И 400/59

Областное Управление водного транспорта волжского бассейна.

Б 403
И 400/59

Сборник Техн. Отд. 5.

МАТЕРИАЛЫ

для истории улучшения судоходных условий рек волжского бассейна.

Техник А. В. Аносов.

Затоны и зимовки

Нижней Волги

(от устья р. Камы до Взморья).

КАЗАНЬ
2-я Государственная Типография
1921.

Областное Управление водного транспорта волжского бассейна.

Б40 2/3

Сборник Техн. Отд. 5.

И 400/59

МАТЕРИАЛЫ

для истории улучшения судоходных условий рек волжского бассейна.

Техник А. В. Аносов.

Затоны и зимовки

Нижней Волги

(от устья р. Камы до Взморья).

КАЗАНЬ
2-я Государственная Типография
1921.

Вологда
БИБЛИОТЕКА
имени
В. И. ЛЕНИНА
55069-45

Музей Истории Просвещения
Библиотека
ПОЛУЧЕНО
1966
1922

Затоны и зимовки нижней Волги.

Нижняя Волга не столь богата безопасными затонами и зимовочными укрытиями, как средняя и, в особенности, верхняя: на этом плесе реки благоустроенные затоны очень редки, да и затонов-убежищ, безопасных от ледохода и расположенных близ населенных пунктов, также мало.

Караваны, следующие по назначению этим плесом в последние дни навигации, обычно, стремятся добраться до более или менее крупных пристаней, близ которых, в большинстве случаев, имеется, если не естественная зимовка, то огражденное искусственное прикрытие, за которым караван может перезимовать в относительной безопасности, а команда найти сносное помещение для жилья и нужные для ремонта машин мастерские.

ЗАТОН „УСТЬЕ СТАРОЙ КАМЫ“ (Переволоки).

Основные данные.

Расположен на левом берегу р. Волги на 5 вер. ниже устья р. Камы.

Затон опасен от ледохода.

При средне-низкой воде может вместить до 40 судов, из них 25 груженых; при самой низкой воде до 30 судов, из которых до 10 груженых.

Зимуют преимущественно непаровые суда.

При затоне помещений для команд нет, приходится рыть землянки или сносить на берег баржевые каюты.

До ближайшего жилого места г. Спасска около 6 верст.

Берег затона в половодье затопляется на высоту до $2^1/_2$ саж.

Противопожарные средства могут быть лишь на судах.

Ближайшим безопасным затоном вверх по Волге будет „Соляная воложка“, в $57^1/_2$ вер., а вниз по Волге—Спасский затон, в 12 верстах.

Вход в затон широкий и глубокий.

Описание затона. Затон „Старая Кама“ (Переволоки) представляет из себя обширную водную площадь, выходящую к Волге почти под прямым углом. Длина всего затона более 4-х верст; ширина, при низком горизонте, около 65 саж., и глубина от 12 до 14 четвертей; вход в затон несколько шире, а глубина его более 16 четвертей. Грунт нижней части затона-

Описание затона.

печина, далее песок. Берега затона крутые, покрытые кустарником и чернолесьем, заливаются только после ледохода. Несмотря на сравнительно хорошие судоходные качества, затон этот все-же небезопасен, так как лед попадает в него из Камы, а иногда со стороны Волги сюда проникает заторный лед. В период ледохода караван держится преимущественно правого берега затона, так как главная масса льда идет обыкновенно левой стороной.

Затон „Старая Кама“ повидимому недавнего происхождения; образовался он путем замеления одного из рукавов Камы.

Плановой материал (планы инж. кап. Кислаковского, Волжской Описной Партии) дает возможность почти безошибочно утверждать, что до 80-х годов Кама впадала в Волгу двумя рукавами. При чем левый рукав постепенно заносился в средней своей части, чем и было положено начало образованию затона, которое не закончено и по сие время; свидетелем сему является низкий песчаный дол в средней части протока, соединяющий затон с верховьем протока, выходящим глубоким заливом в р. Каму. Этим долом весенний лед свободно проникает в затон, отчего аварии с судами, при значительном скоплении каравана, здесь довольно часты. Так весною 1912 года бывш. Округом п. с. зарегистрирована авария с двумя судами; в 1913 году тоже весною аварию от льда потерпела одна баржа*). Затон, этот по нашему мнению, необходимо тщательно обследовать. И если в действительности выяснится определенная тенденция к образованию хорошей здесь зимовки, то весьма целесообразно было бы ускорить процесс формирования его искусственными мерами. Тогда мы получим поместительный и глубокий затон у самого устья Камы.

Образование здесь безопасного затона может явиться одним из способов избавиться от дальнейших расходов на расчистку затона Соляная воложка, где обычно сосредоточивается на зимовку нефтяной караван.

Регулярная зимовка в устье „Старой Камы“ началась с 1898 г. Как уже было отмечено никаких, даже самых примитивных оборудований в затоне нет; с этим последним обстоятельством, при создании здесь затона для нефтяного каравана, придется серьезно считаться, так как незатопляемых берегов затон на всем своем протяжении не имеет.

Количество зимующих здесь судов, как видно из прилагаемой таблицы, колебалось от 2 до 39.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1879	—	—	1	1	1898	—	35	4	39
1893	—	1	1	2	1899	—	1	4	5
1894	—	—	—	1	1900	—	—	7	7

*) Размеры аварий и убытка от них установлено не было.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1901	1	19	7	27	1910	—	—	5	5
1902	—	5	17	22	1911	—	27	7	34
1903	—	13	18	31	1912	5	17	14	36
1904	1	5	15	21	1913	—	1	11	12
1905	—	—	16	16	1914	—	3	7	10
1906	—	12	8	20	1915	—	1	3	4
1907	—	—	3	3	1916	—	1	3	4
1908	—	1	1	2	1917	—	—	5	5
1909	—	—	—	—					

Никаких работ по улучшению затона не производилось и затон потребовал расходов только на изыскания.

Таблица изысканий.

Годы	В чем заключалась работа	Стоимость в рублях
1902	Обследование затона	350
1903	„ „	300
	Итого	650

Дальнейшее использование затона, в случае обезопашения его, может быть не только нефтяным караваном, но и плотами, выходящими из Камы, сплав которых часто затягивается до глубокой осени. Обычно такими плотами забивался в прежние годы Чистопольский затон, в верхней своей части, что едва ли допустимо в будущем, т. к. этот единственный затон нижней Камы почти ежегодно бывает перегружен судами; к тому же здесь и крупный погрузочный хлебный пункт.

СПАССКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен на левом берегу Волги ниже устья р. Камы, на 18 верст.

Вполне безопасен от ледохода.

При средне-низкой воде может вместить до 60 судов, из которых 35 груженых; при самой низкой воде вмещает до 40 судов, из коих до 20 груженых.

Нефтяной караван обычно не ставится.

Затон имеет зимовки и большие мастерские, в которых производятся, как судостроительные, так и ремонтные работы.

До ближайшего жилого места с. Ново-Мордово—4½ версты, г. Спасска—10 верст.

Верхняя часть левого берега затона не затоняется.

Имеются специальные противопожарные приспособления.

Ближайшим от Спасского затона безопасным убежищем являются затон „Соляная воложка" вверх по реке, в 67½ верстах и вниз по реке зимовка за Каменной дамбой у Тетюшской пристани, в 27 верстах.

Затон требует ежегодной расчистки верховья и периодической самого входа.

Затон сильно заиляется.

Описание затона

Описание затона. От коренной Волги затон отделяется широкой и высокой, поросшей кустарником, косой. В нижней части косы проходит загражденная дамбой лощина, имеющая вид сухого прорана. Затон очень длинен и узок и имеет проточную воду, представляя из себя как бы естественное продолжение впадающей в него речки Бездны. Длина затона—около 1400 сажен, ширина при горизонте навигационного нуля—от 16 до 35 саж. и глубина при том же горизонте—от 6 до 10 четвертей. Нижняя часть затона глубже верхней, а ширина ее не более 20 саж; здесь обыкновенно становятся груженые суда, порожние же—в верхней части затона. В прежние годы зимующий в Спасском затоне караван преимущественно принадлежел О-ву Камво, которое имело при затоне собственный судостроительный завод, построенный в 1858 году и ремонтные мастерские. Кроме того при затоне имеются зимовочные помещения для команд, больница и специальные противопожарные приспособления. От ледохода затон безопасен, если не считать случайных попаданий льда с Волги при заторах. Грунт илистый.

Судя по планам Кислаковского в 1859 году затон имел более 2½ верст в длину, от 60 до 90 саж. в ширину и был настолько глубок, что груженые суда заходили в затон без затруднений. На тех же планах видно, что в косе, отделявшей затон от Волги, имеется широкий лог, который впоследствии (в 70-х годах), судя по планам Волжской Описной Партии, обратился в проран. Через этот проран устьевая часть затона сильно заносилась, почему, повидимому, этот проран и был загражден земляной дамбой.

В делах Казанского Округа нет данных о расходах Округа на эту дамбу, из чего можно заключить, что она была построена на частные средства.

Дамба однако мало помогла делу и затон продолжал заноситься довольно интенсивно. Если-бы не ежегодные, начиная с 1897 г., весьма значительные расчистки землечерпательными машинами, то Спасский затон давно бы уже обратился в мелкое, совершенно отделенное от Волги, озеро. Насколько интенсивно заносится затон можно видеть из того, что от капитальной расчистки его, стоившей более 15.000 рублей в 1911 году, после весны 1912 года не осталось почти и следа: по срезке к наинизшему горизонту затон во многих частях оказался совершенно сухим.

Сведения о постановке в затон судов имеются в делах 6. Округа с 1891 г. В этом году зимующий караван состоял из 5 судов. В первое десятилетие (1891—1900 г.г.) количество зимующих судов достигало 30. В последующие годы караван несколько увеличивался и в отдельные годы, как напр. 1909 г., достигал 66 судов. В среднем же в затоне зимует за последнее пятилетие 22 судна.

Погодное распределение зимующих судов таково:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож	
1891	2	—	3	5	1905	—	—	25	25
1892	6	—	8	14	1906	9	2	14	25
1893	6	2	9	17*)	1907	7	19	8	34
1894	5	3	12	20	1908	11	11	10	32
1895	3	4	16	23	1909	14	1	51	66
1896	3	4	8	15	1910	10	2	29	41
1897	9	—	21	30	1911	6	—	13	19
1898	6	4	8	18	1912	5	1	7	13
1899	10	2	19	31	1913	8	2	11	21
1900	7	—	23	30	1914	7	4	14	25
1901	7	—	9	16	1915	7	—	15	22
1902	7	7	21	35	1916	6	1	12	19
1903	8	3	11	22	1917	9	—	12	21
1904	4	—	26	30					

*) И плот длиною 2255 сажен.

Все затраты на затон выражаются в сумме—128613 руб., из которых на изыскания потрачено 350 рублей, а остальные деньги на землечерпание.

Детальное распределение расходов таково:

Расходы на землечерпание:

Год работы	Количест. вынут. грунта в кубе	Стоимость в рублях
1897	1328	3028
1898	5769	12114
1899	3869	9304
1900	1351	2392
1901	2732	5301
1902	5497	8410
1903	4150	5893
1904	2617	4577
1905	6384	10150
1906	812	1666
1907	3293	5697
1908	2908	4566
1909	4326	5581
1910	1167	2812
1911	5950	15529
1912	6873	19038
1913	5002	12205
1914	—	—
1915	—	—
	Итого . .	128263

Ведомость изысканий.

Годы	Наименование работ	Стоимость в рублях
1902	Для землечерпания	50
1903	Составление планов	300
	Итого	350

Данные по землечерпательным работам определенно говорят, что борьба с заилением затона весьма трудна и эксплоатация его требует крупных расходов. Нужно, впрочем сказать, что до последнего времени почти никаких мер борьбы с засорением затона не принималось. Более всего в этом было заинтересовано, конечно, О-во Камво, но, будучи, как капиталистическое предприятие, весьма расчетливо в своих средствах, оно

ЗИМОВКА у Г. ТЕТЮШЪ. Защитная дамба.

больше просило у Государства, чем предпринимало что либо само. В результате: ежегодное черпание. Между тем главное зло—наносы р. Бездны—оставалось не тронутым.

Впадающая в затон, в его верховье, речка Бездна несет весною и при каждом летнем и осеннем паводке, массу илистых отложений, спадочным резервуаром, для которых является затон. Эти то наносы ежегодно и удаляются с площади стоянки ремонтируемых в заводе судов, землечерпательницами. Прекращение землечерпания вызывает немедленное засорение и, как следствие его, удаление ремонтируемых судов на сотни сажен от мастерских, что несомненно влечет за собой крупные накладные расходы по ремонту, непроизводительную трату рабочего времени и ослабление технического надзора за работами.

Во всяком случае, если оборудованиям Спасского затона суждено развиваться, на очереди стоит неотложный вопрос: вопрос—борьбы с наносами р. Бездны. Необходимо произвести детальное обследование всей поймы как затонской, так и р. Бездны, изучить движение наносов речки и на основании добытых данных разработать проект или отвода речки, или же какой другой способ (может быть путем устройства рационального типа илозадержателей)—чтобы обезвредить ея действия на затон.

Гусиный затон

Гусиный затон. В 6 верстах ниже Спасского затона находится Гусиный затон. Зимовка хотя и неопасная, но носит случайный характер из за оторванности затона от жилья и затопляемости берегов. В разные годы здесь зимовало от 1 до 6 судов.

В прежние годы суда зимовали еще за островом Кабаном (Кабаний затон) на 18 верст ниже Спасского затона; теперь, однако, зимовка эта оставлена.

ЗИМОВКА У Г. ТЕТЮШ.

Основные данные.

Расположена у правого берега р. Волги, несколько ниже Тетюшской дамбы.

Небезопасна от ледохода.

Нефтяной караван не ставится.

Противопожарные средства имеются в г. Тетюшах и могут быть на судах.

Команды размещаются в гор. Тетюшах и во временных зимовках.

Ближайшая зимовка вверх по Волге—Спасский затон в 27 верстах; вниз по Волге—Балымерская зимовка в 7 верстах.

Описание зимовки.

Описание зимовки. Зимовка у гор. Тетюш расположена вдоль пристанского участка. Зимующий караван ставится несколько ниже защитной каменной дамбы, а с прибылью воды весною подводятся к самой дамбе. Занять сразу более безопасное положение каравану мешает малая глубина за дамбой.

Зимовка небезопасна, т. к. караван может тревожить заторный лед. Здесь по большей части остаются зимовать низовые караваны, так как более раннее наступление осеннего ледохода на Каме лишает их возможности двигаться дальше. Зимующий караван состоит главным образом из непаровых (кроме нефтянок), по большей части порожних судов. Ремонт случайно зазимовавших паровых судов производится во временных мастерских, которые ставятся у самой зимовки.

В старые годы суда зимовали здесь под естественным прикрытием—природной грядой, образовавшейся из высыпок ручья, впадающего в Волгу. Но эта гряда не представляла надежной защиты и к зиме 1901—1902 г.г., когда у Тетюш пришлось зазимовать довольно значительному каравану (26 суд.) ему грозила явная опасность быть срезанным. В виду этого судовладельцы и Тетюшская Городская Управа ходатайствовали перед Округом о возведении для защиты судов каменной дамбы. Округ признал положение каравана действительно опасным и дамба была выстроена к началу весеннего ледохода 1902 г. Хотя назначение свое дамба выполнила вполне хорошо, но все-же было признано, для большей безопасности каравана удлинить ее еще на 8—10 сажен, о чем и было в ту же навигацию возбуждено новое ходатайство. К осени достройка дамбы была закончена. Ремонт дамбы производился 2 раза—в 1903 и 1913 годах.

Все расходы с целью улучшения зимовки выражаются суммой 15284 руб., из которых строительные работы стоили 15236 и изыскания в 1902 г.—48 руб.

Детально расходы на строительные работы распределяются так:

Годы	Характер работ	Стоимость в рублях
1902	Постройка камен. дамбы	12085
„	Достройка дамбы	1912
1903	Ремонт дамбы	259
1913	Ремонт дамбы	980
	Итого	15236

Оффициальные сведения о зимовке у Тетюш начинаются 1870 г. но, несомненно начало ее положено было много раньше. Тетюши как хлебная пристань всегда имела к себе тяготение судопромышленников: караван порожних судов, в пределах, допускаемых безопасностью зимовки, ставился здесь осенью, с расчетом погрузиться зимою и выйти первым рейсом пораньше к Рыбинску.

ЗИМОВКА у Г. ТЕТЮШЪ.

Погодное распределение каравана таково:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	2	—	14	16	1895	—	—	13	13
1871	2	—	11	13	1896	—	—	18	18
1872	1	—	4	5	1897	1	—	14	15
1873	—	—	6	6	1898	—	7	7	14
1874	—	—	11	11	1899	—	—	13	13
1875	—	—	4	4	1900	—	—	7	7
1876	—	—	7	7	1901	—	—	25	25
1877	—	—	4	4	1902	—	—	19	19
1878	—	—	2	2	1903	—	—	10	10
1879	—	—	10	10	1904	—	—	14	14
1880	Сведений нет.				1905	—	—	11	11
1881	—	—	3	3	1906	—	—	19	19
1882	1	2	—	3	1907	4	—	22	26
1883	—	—	12	12	1908	1	12	—	13
1884	—	—	16	16	1909	1	5	6	12
1885	—	17	17	34	1910	1	—	14	15
1886	—	—	28	28	1911	1	8	11	20
1887	—	—	16	16	1912	5	1	15	21
1888	—	—	11	11	1913	1	—	10	11
1889	—	—	16	16	1914	1	—	8	9
1890-91	—	—	—	—	1915	1	—	9	10
1892	—	—	17	17	1916	1	—	5	6
1893	—	—	16	16	1917	2	—	5	7
1894	—	—	15	15					

В настоящее время значение Тетюшской зимовки несомненно упало, но все же она, как затон убежище, в плесе, бедном затонами, может быть использована отсталыми караванами.

В виду последнего соображения, мы полагали бы целесообразным ее не ликвидировать, а наоборот усилить защитную

дамбу и при случае углубить примыкающую к дамбе площадь дабы, при использовании этой зимовки, караван мог ближе стать к дамбе осенью и, таким образом, еще более обезопасить себя. Расходы на эти работы потребуются незначительные и откладывать их не следовало бы.

Балымерская зимовка.

Балымерская зимовка. Следующая от Тетюш вниз по Волге, более или менее, постоянная зимовка (в 7 верстах), находится у *Балымерской мельницы*, на левой стороне Волги. Суда становятся под защиту выстроенных в 1892 году купцом Блиновым на собственный счет 2-х ледорезов. Ледорезы свайного типа—деревянные с нагрузкой камня.

Зимовка опасная. К неудобствам ее нужно отнести еще и затопляемые весною берега.

В настоящее время ледорезы пришли в ветхость и могут быть защитой лишь от осеннего льда и первых подвижек его весною. С наступлением полного ледохода при малой воде караван стоит в овраге. При большой воде через этот овраг он уходит в Балымерское озеро. Никаких работ по улучшению зимовки Округом не производилось.

Количество зимующих в разные годы здесь судов таково:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1876	4	—	13	17	1891	—	—	—	—
1877	2	—	8	10	1892	—	—	5	5
1878	2	—	8	10	1893	2	—	7	9
1879	1	—	7	8	1894	—	—	10	10
1880	Сведений нет.				1895	—	1	11	12
1881	—	—	5	5	1896	—	1	11	12
1882	—	—	—	—	1897	3	—	12	15
1883	—	—	8	8	1898	3	23	1	27
1884	—	—	4	4	1899	2	1	10	13
1885	—	—	8	8	1900	—	—	8	8
1886	—	—	7	7	1901	2	—	3	5
1887	—	—	7	7	1902	—	—	3	3
1888	—	—	7	7	1903	2	1	7	10
1889	—	—	3	3	1904	1	—	7	8
1890	—	—	—	—	1905	—	—	—	—

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1906	—	—	—	—	1912	—	3	3	6
1907	2	—	3	5	1913	—	—	3	3
1908	—	—	—	—	1914	1	—	6	7
1909	—	—	—	—	1915	1	—	7	8
1910	—	—	—	—	1916	—	—	4	4
1911	—	—	6	6	1917	—	—	1	1

Что зимовка здесь опасная свидетельством тому служат зарегистрированные Округом случаи аварий с судами, приведенные в нижеследующей таблице:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка в руб.	Примечание
1894	Весна	1	25030	
1898	—	2	1890	
1899	—	1	Неизв.	
1902	—	2	5000	

Хотя Балымерская зимовка и является опасною, тем не менее значение ее для судоходства не потеряно и в настоящее время. Дело в том, что район с. Балымер,—является одним из крупных хлебных районов Казанской губернии и Балымерская пристань, как ссыпной пункт, несомненно будет существовать. Ввиду этих соображений было бы целесообразно принять возможные меры, с минимальными затратами, для создания здесь безопасной зимовки для небольшого непарового каравана, который мог бы быть использован как складочное помещение для ссыпки хлебных грузов в зимние месяцы. Само собой разумеется, что при таких требованиях к зимовке создавать какие либо оборудования на берегу не придется; потребуется лишь устройство небольшого жилого дома со службами для команды зимующего каравана.

Зимовка в Устье р. Майны.

Зимовка в устье р. Майны. Аналогичное значение для судоходства только что описанное, имеет следующая вниз по Волге зимовка в устье р. Майны. Расположена она на 38 верст ниже гор. Тетюш у левого берега р. Волги.

С осени порожние суда ставятся у берега около устья р. Майны, имеющей в межень около 35 саж. ширины и не более 2 четв. глубины. Весной с прибылью воды, суда уходят вверх по Майне к. с. Старая-Майна, где грузятся хлебом. Старая-Майна—ближайшее селение к зимовке. Сведения о зимовке здесь имеются в делах Округа с 1892 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1883-91	—	—	—	—	1905	—	—	9	9
1892	—	1	5	6	1906	1	—	9	10
1893	—	—	4	4	1907	2	—	11	13
1894	—	3	5	8	1908	—	—	3	3
1895	—	—	7	7	1909	—	—	5	5
1896	—	—	16	16	1910	—	—	4	4
1897	—	—	12	12	1911	—	—	4	4
1898	—	1	—	1	1912	1	3	10	14
1899	—	1	7	8	1913	—	—	6	6
1900	—	—	9	9	1914	—	—	3	3
1901	—	—	7	7	1915	—	—	3	3
1902	—	—	3	3	1916	—	1	5	6
1903	—	—	9	9	1917	—	—	2	2
1904	—	—	3	3					

Все расходы бывш. Округа, с целью выяснения условий зимовки, выражаются суммой 175 руб., потраченных на изыскания в 1901—1902 г.г.

ЗИМОВКА В РАЙОНЕ ГОР. СИМБИРСКА.

Основные данные.

Судоходное значение Симбирской пристани, вообще говоря не из крупных и, тем не менее, при всей скромности своего значения для Волги, Симбирский район в отношении зимовки один из наиболее необеспеченных.

Зимовочных укрытий здесь всего три: 1—Часовенская Палицийская воложка, 2—Городской берег и 3—Чувич, из них безопасным для караванов является только последняя зимовка—затон Чувич. Две другие ни в судоходном отношении, ни в от-

пошении оборудования отнюдь нельзя назвать даже зимовочными укрытиями, удовлетворяющими хотя бы насущнейшим требованиям зимовки.

И если здесь все же становится на зимовку суда, а иногда и в довольно большом количестве, то объяснение этому приходится искать прежде всего в наличности железно-дорожной ветки Бугульминской ж. д., пролегающей вдоль левого берега Часовенной воложки с одной стороны; с другой—общим тяготением судов на зимовку к крупным пристаням, предоставляющим несравненно большие удобства для ремонта каравана зимою. Наоборот, третья из Симбирских зимовок—затон Чувич, благодаря своей отдаленности от города, несмотря на прекрасные судоходные качества и полную безопасность для каравана—используется зимою далеко не в полной мере.

Количество зимовавших в разные годы судов колеблется от 20 до 120.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Никаких оборудований при зимовках нет: мастерские или ставятся временные или пользуются городскими в с. Часовне, судовые команды размещаются в городе, в селе, землянках, а в Чувиче для жилья приспособлена старая баржа. Берега зимовок, за исключением Городской весною затопляются.

Противопожарные средства могут-быть на судах; имеются в городе и селе.

Ближайшими от Симбирских зимовками, вверх по Волге будет устье р. Майны в 50 верс., вниз по реке Криушинский затон в 21 версте.

I. Палицийская или Часовенная воложка, расположена на левом берегу р. Волги у сл. Часовни, против гор. Симбирска.

Зимовка опасная.

Собственно затон, расположенный в устье речки Больтмы, вмещающий в прежние годы до 20 судов, из них от 5 до 7 груженых,—в настоящее время совершенно засыпан отложением речки. Войти под его укрытие суда могут только по значительно прибытой воде. Ввиду чего пользуются ими теперь только разного рода мелкие порожние суда. Остальной караван как груженный, так и порожний стоит в совершенно открытой для льда воложке.

Команда зимующих судов размещается частью в слободе Часовне или же живет в землянках.

Противопожарные приспособления имеются в железнодорожном депо и селе.

Для обеспечения свободного прохода судов в воложку требуется периодическая расчистка прорана между островами землечерпательной машиной.

Описание зимовки. Палицийская или Часовенная воложка отделяет Телячий остров от левого берега Волги. Остров этот в верхней и нижней своих частях довольно высок и покрыт лесом. В средней части, против Симбирских пристаней, имеется проран, разделивший Телячий остров на два: Телячий и Новый. Проран этот около 80 саж. ширины и по нему совершается судоходство. Описание зимовки.

Левый берег воложки вначале отлогий и песчаный, далее вниз по течению высокий, поросший лесом, имеет у слободы Часовни широкую впадину, Часовенный затон, служащую местом зимовки судов (преимущественно порожних), которые, пользуясь отлогим берегом, весною до ледохода подтягиваются под защиту вышележащего высокого берега. Грунт мелкий песок.

По плану Волжской Описной Партии воложка соединяется с Волгой прорваном против г. Симбирска. Нижняя ее часть заилена настолько, что при низких горизонтах соединяется с левым берегом сплошным песчаным перешейком. План 1890 г. показывает, что воложка соединилась с руслом Волги и в нижней своей части, но образовавшийся внизу проход был настолько мелок, что судам пользоваться им было невозможно. В то же время в связи с промывом устьевой части воложки проран против Симбирска стал усиленно засыпаться, что и вызвало постоянные и весьма значительные расчистки его землечерпанием. До 90-х годов, судя по имеющимся данным, регулярной зимовки в Часовенной воложке не было. В 90-х годах ежегодное число зимующих судов в среднем было 13 (наибольшее 19), при чем все они тогда имели возможность укрыться от весеннего ледохода в затоне устья р. Больтмы.

С проведением вдоль левого берега воложки железно-дорожной ветки, значение зимовки сильно возросло; с этого времени число зимующего каравана начало увеличиваться. Не имея возможности укрыться в затоне, большинство зазимовавшего в воложке каравана становится на зимовку у острова, против ж. д. ветки; сюда же переводятся к весне и суда застрявшие с осени с перевалкой грузов на железную дорогу, у ж. д. ветки.

Количество зимующих судов в 1882 по 1917 г. приводится в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	1	—	5	6	1899	3	—	10	13
1890	1	—	18	19	1900	3	—	12	15
1891	1	—	13	14	1901	4	—	10	14
1892	—	—	—	—	1902	4	—	13	17
1893	1	—	9	10	1903	3	—	13	16
1894	1	—	12	13	1904	3	—	16	19
1895	1	—	9	10	1905	10	—	18	28
1896	1	1	8	10	1906	13	—	22	35
1897	1	—	14	15	1907	6	—	16	22
1898	3	—	8	11	1908	9	—	23	32

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1909	4	2	20	26	1914	13	3	60	76
1910	7	—	28	35	1915	3	4	29	36
1911	5	—	29	34	1916*)	11	7	63	81
1912	11	1	33	45	1917**)	12	6	62	80
1913	8	5	100	113					

Общая сумма расходов казны на Часовенную воложку составляет 160176 рублей. Из них землечерпание стоит 158425 р. и на изыскания истрачено 1751 руб.

Более детально затраты эти распределяются в таком виде:

Изыскания.

Годы	Наименование работ	Стоимость в рублях
1890	Съемка для выяснения размеров землеч. работ	100
1902	Съемка для составления плана зимовки	200
1909	Т о ж е	350
1910	Подробная съемка воложки	626
1911	. . . . .	75***)
1912	. . . . .	400
	И т о г о	1751

*) Перерыв в сведениях т 1882 по 1890 год нужно, повидимому, отнести за счет зимовки у гор. Симбирска.

**) Сведения даны вместе с зимовкой у гор. Симбирска.

***) Назначенная сумма.

Землечерпательные работы.

Годы производств. работы	Количество вынутого грунта в куб. с.	Стоимость в рублях
1901	—	53371
1904	—	7629
1905	—	14228
1906	—	6576
1907	—	10433
1909	—	5476
1910	—	1488
1911	—	4008
1912	—	21462
1913	2135	10248
1914	2174	18131
1915	1121	4775
	Итого ...	158425

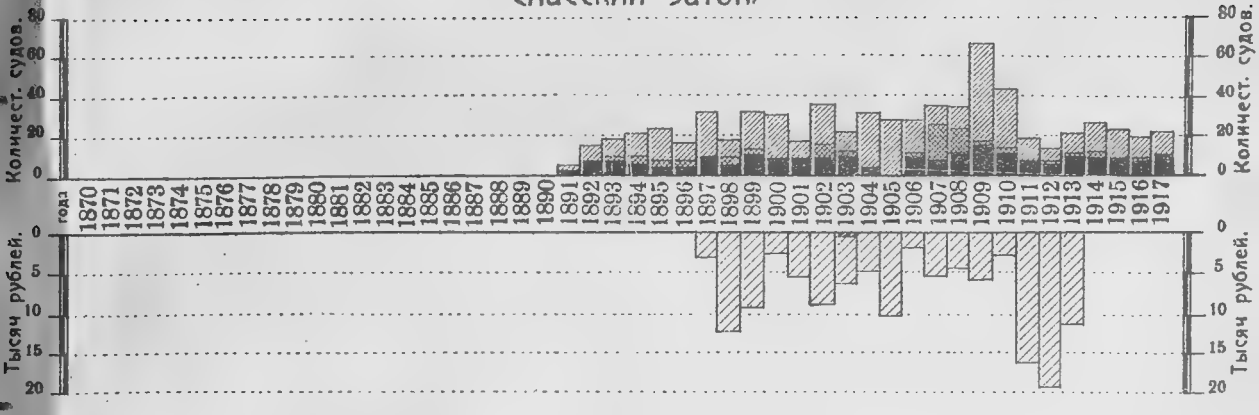
Аварии с судами в Часовенной зимовке Округом зарегистрированы, повидимому, далеко не все; по данным Округа здесь имела место всего одна авария весною 1894 г., когда пострадало от ледохода два судна; убыток от которой был заявлен в сумме 8000 рублей.

Несмотря на безусловную опасность зимовки в воложке, число зимующих здесь судов, как видно из вышеприведенной таблицы не уменьшается, а скорее наоборот. Такова притягательная сила железной дороги большого транзитного значения, каковой является Бугульминская ж. д., соединяющая наш центр с Сибирью.

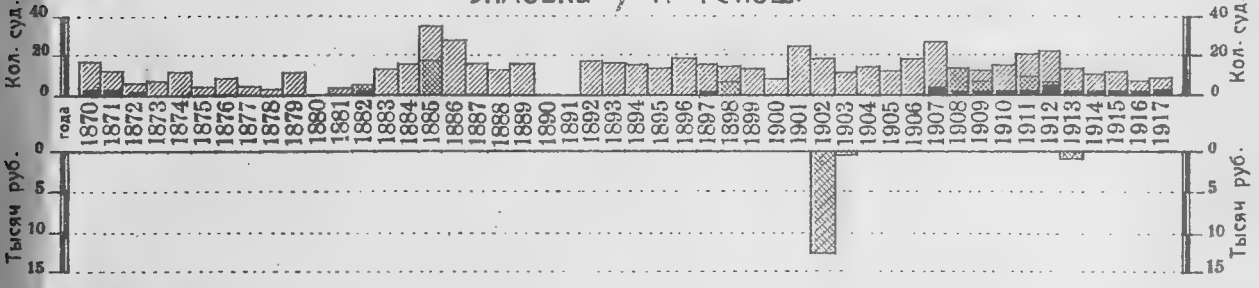
Вопрос об упорядочении зимовки в Часовенной воложке—вопрос назревший, ибо дальнейшее столь же примитивное пользование ею может кончиться серьезной катастрофой. Ежегодное маневрирование с судами для спасения зимующего каравана, какое представлялось до сих пор, ныне, благодаря замелению воложки, становится затруднительным, а укрытие его за берегом острова более и более ненадежным.

Необходимо—или закрыть воложку, как зимовочный пункт совершенно, или, не считаясь с расходами, сделать ее хотя бы относительно безопасною для зимовки. С этой целью может быть

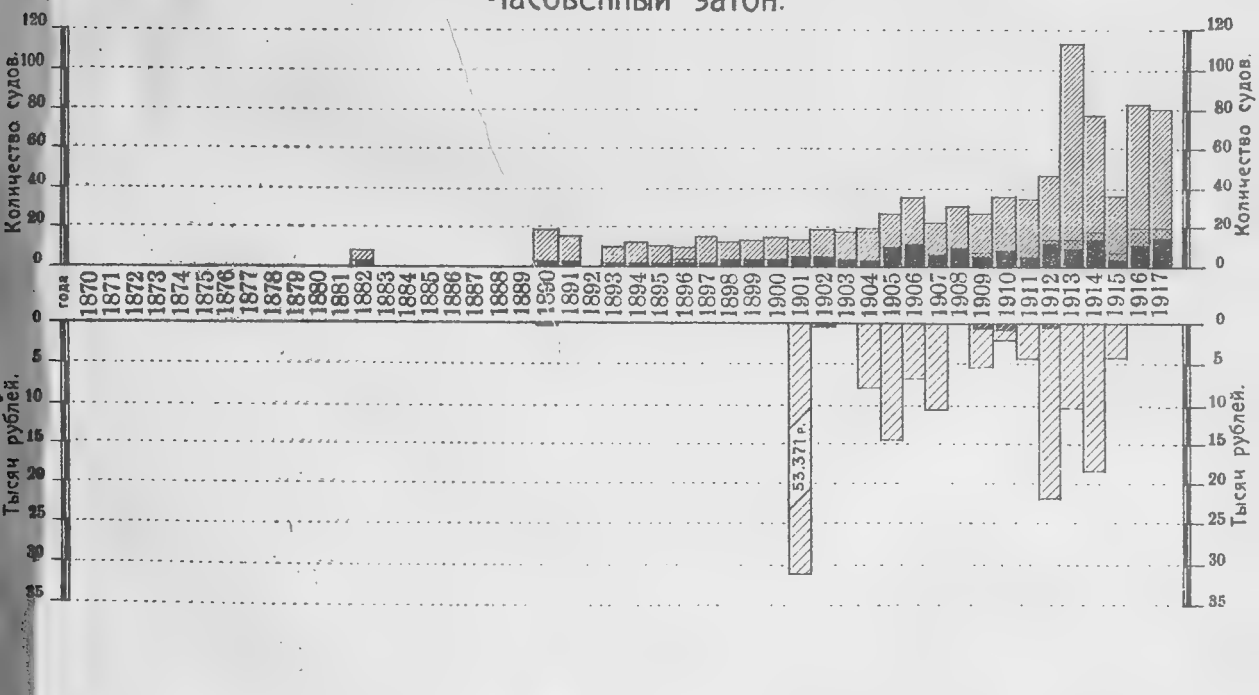
Спасский затон.



зимовка у г. Тетюш.



Часовенный затон.



Паровыя суда

Непаровыя суда — *Негруженыя*, *Груженыя*

Землечерпательныя работы

Строительныя работы

Изыскания

придется построить ряд ледорезов у острова, или расчистить устье р. Ботьмы, устроив здесь искусственную гавань. В связи с этими работами необходимо будет также разрешить и жилищный вопрос для команд, т. к. настоящие условия с жильем, в виду переполнения с. Часовни и прилегающих селений, крайне тяжелы.

II. ЗИМОВКА У Г. СИМБИРСКА.

Основные данные.

Расположена на правом берегу Волги, на месте пристанских участков и выше.

Опасна от ледохода.

Зимуют различные суда, в том числе и нефтяные.

Количество зимующего каравана, с постройкой железнодорожного моста, очень ограниченное.

Команды размещаются в гор. Симбирске, где пользуются и ремонтными мастерскими.

Противопожарные средства имеются в городе и могут быть на судах.

Ближайшая зимовка расположена напротив, за Часовенным островом, вниз по Волге—затон Чувич в 8 верстах.

Описание зимовки.

Описание зимовки. До постройки мостовых сооружений Симбирская зимовка тянулась вдоль городского берега пристанским участком и ниже до входа в воложку, которая, однако, была настолько мелка, что с осени суда войти в нее не могли. Только с весенней прибылью воды караван спускаясь вдоль берега, частью размещался в воложке недалеко от приверха острова под прикрытием высокого Симбирского берега, а частью оставался на месте у городского берега. Зимовка небезопасна: так как в воложку лед попадал довольно легко, городской же берег находится вообще в сфере действия ледохода, однако, несмотря на это, здесь ежегодно зимовал сравнительно большой караван из различного типа судов, среди которых бывали и груженные мазутом.

Официальные сведения о зимовке судов у Симбирска имеются, начиная с 1865 г. Количество их колебалось от 24 до 95

Погодное же распределение таково:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1865	2	—	42	44	1869	Сведений нет.			
1866	—	—	57	57	1870	6	—	23	29
1867	—	—	63	63	1871	3	—	21	24
1868	3	—	77	80	1872	2	—	26	28

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1873	2	—	23	25	1896	1	—	64	65
1874	2	—	33	35	1897	—	—	58	58
1875	1	—	29	30	1898	2	17	79	98
1876	1	—	23	24	1899	—	1	72	73
1877	1	—	26	27	1900	2	4	65	71
1878	2	—	37	39	1901	4	1	69	74
1879	5	—	37	42	1902	1	3	51	55
1880	5	9	38	52	1903	4	4	61	69
1881	1	—	34	35	1904	5	8	54	67
1882	2	—	33	35	1905	1	4	52	57
1883	4	—	57	61	1906	1	3	51	55
1884	4	—	58	62	1907	5	—	59	64
1885	3	—	44	47	1908	7	—	63	70
1886	3	—	78	81	1909	7	—	37	44
1887	2	—	76	78	1910	4	—	41	45
1888	5	1	75	81	1911	2	4	49	55
1889	3	—	64	67	1912	7	9	52	68
1890	4	—	63	67	1913	7	—	21	28
1891	3	—	75	78	1914	5	—	18	23
1892	—	—	—	—	1915	4	—	12	16
1893	—	1	66	67	1916*)	11	7	63	81
1894	—	—	61	61	1917*)	12	6	62	80
1895	—	2	65	67					

Никаких затрат с целью улучшения зимовки бывш. Округом п. с. не производилось.

*) Сведения даны вместе с зимовкой в Часовенном затоне.

Аварии с судами у Симбирской зимовки приведены в следующей таблице:

Год.	Весной или осенью	Число постр. судов.	Размер убытка в руб.	Примечание
1889	Весна	6	6820	
1897	„	1	500	
1898	„	1	100	
1901	Осень	1	Неизв.	
1906	Весна	1	Неизв.	
1907	„	16	1750	Убыток от аварии 6 судов неизвестен.
1912	„	2	1000	Убыток от аварии 1 судна неизвестен.
1913	„	1	500	

Если до постройки железнодорожного моста, зимовка у Симбирска особых удобств в безопасности для каравана не давала, то после постройки моста и бывшего большого оползня горы, значение ее совершенно упало. В настоящем у Симбирского берега зимуют одно-два судна, с трудом укрываясь от весенней опасности.

Принимать же какие либо меры в отношении упорядочения зимовки, едва-ли целесообразно, в виду крайней неустойчивости Городского берега, вследствие чего даже вопрос о дальнейшем существовании здесь пристанского участка стоит под большим сомнением.

III. ЗАТОН КРИВАЯ ЧУВИЧА.

Основные данные.

Расположен у правого берега р. Волги, за островом Чувичем, на 7 верст ниже Симбирского ж. д. моста.

Безопасен от ледохода.

При средне-низком горизонте может вместить до 30 судов. из них 10 груженых.

При самом низком горизонте вмещает не более половины указанного количества.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Ремонтных мастерских и зимовочных помещений для команды нет.

Ближайшее жилое место, д. Ванновка, стоит от зимовки в 5 верстах.

Берега затона весною затопляются до 2-х саж.

Противопожарные средства могут быть только на зимующих судах.

Ближайшим зимовочным пунктом вверх по реке будет Часовенная воложка в 8 верстах. вниз Криушинский затон в 20 верст.

Вход в затон глубокий и удобный.

Описание затона.

Описание затона. Затон Кривая Чувича представляет из себя староречье воложки. От Волги затон отделен островом Чувичем с низкими, поросшими кустарником, затопляемыми весенними паводками, берегами.

В настоящее время зимовка здесь совершенно безопасна от ледохода, благодаря сооружениям ж. д. моста у Симбирска. До устройства моста весенний лед попадал в воложку через приверх острова Чувич; теперь эта опасность устранена незатопляемой железно-дорожной насыпью и отводящими мостовыми дамбами.

Затон Чувича очень большой, длина его более 5 верст, ширина при средне-низком горизонте от 75 до 150 сажен.

Верхняя часть его, правда, довольно мелкая и использована для зимовки в своем естественном состоянии быть не может. Для зимовки пригодна лишь нижняя часть затона на протяжении 600—800 саж. от входа.

До постройки Симбирского моста суда зимовали около городского берега и частью у приверха о-ва Чувича. Затем весною, с прибылью воды, спускались по мере возможности в проток, прижимаясь к берегу.

С постройкой моста зимовка здесь стала невозможной.

До последнего времени в Чувиче зимовали преимущественно случайно застигнутые караваны.

Затопляемость берегов и оторванность от жилого места, делают стоянку судов здесь неудобною; хотя сама по себе зимовка вполне безопасна.

Начало зимовки в Чувиче совпадает с началом устройства правобережных сооружений ж. д. моста, т. е. с того момента, когда зимовка у городского берега и приверха острова сделались невозможными.

Количество зимовавших судов приводится в таблице:

Годы	Паровых	Непаровых		ВСЕГО
		Груж.	Порож.	
1912	1	9	—	10
1913	—	—	14	14
1914	—	1	8	9
1915	—	12	6	18
1916	—	2	13	15

Симбирск одна из редких на Волге пристаней, которая получает от железной дороги больше, чем передает на нее. В общем, однако, грузооборот Симбирских пристаней незначителен: прибытие до 7 мил. пудов и отправление до 12 мил. пуд.

С проведением Бугульминской жел. дороги до Уфы и линии Ермолино-Симбирск—грузооборот Симбирска должен значительно возрасти. В связи с этим Симбирское городское самоуправление возбудило в 1914 году вопрос об устройстве в рукаве Чувича гавани, который представило на обсуждение Совещания по рассмотрению сметных предположений Казанского Округа п. с. на 1915 год.

В результате прений Совещанием 12 июля 1914 г. была принята следующая резолюция:

„Признавая желательным устройство у гор. Симбирска затона для зимовки и перегрузки судов, Совещание просит Правление Округа обратить в этих целях внимание на проток Чувич, для чего произвести в возможно скором времени подробное обследование данного пункта в целях выяснения вопроса о возможности устройства в Симбирске затона-бухты".

Изыскания рукава Чувич производились в 1914 г., общая сумма расходов на них выразилась в сумме 1832 руб.

Никаких других затрат на этот затон у Округа не было.

Полная необеспеченность Симбирской пристани зимовочными стоянками заставила Районное Управление Водного Транспорта обратить свое внимание на Чувич, как единственный близ Симбирска затон, отвечающий насущнейшим судоходным требованиям: он, как было отмечено, достаточно глубок, вместителен и самое главное совершенно безопасен от ледохода.

В целях наибольшего использования зимовочной площади осенью 1919 года в затоне работала камнечерпательница по уборке остатков топлых сгоревших судов. Для размещения команд с зимующего каравана была приспособлена, обсушенная на правом берегу затона, баржа; производились также изыскания для выяснения потребностей землечерпательных работ.

Конечно, все перечисленные меры далеко недостаточны для создания в Чувиче хотя бы элементарных удобств зимовки.

Необходимо в ближайшую же навигацию, по нашему мнению, принять меры к увеличению зимовочной площади, т. к. вся наличная площадь зимовки в зиму 1919—20 года, была уже использована; судя же по приведенной выше таблице зимующих в Чувиче судов—зимовка в нем имеет определенную тенденцию развиваться. Затем нужно озаботиться устройством постоянных зимовочных помещений.

Приспособленная к жилью баржа—вынужденный обстоятельствами паллиатив и, конечно, не может удовлетворять—требованиям минимума жилищной гигиены. Необходимо, так-же, выстроить небольшую ремонтную мастерскую с кузницей и меднолитейной и, наконец, соединить Чувич с гор. Симбирском телефоном.

Принятием перечисленных мер, по нашему мнению, зимовочный вопрос у Симбирска будет в значительной степени смягчен, а участковому механику будет легче справляться в навигацию с текущим ремонтом, т. к. тогда в его распоряжении будут иметься близ пристаней ремонтные мастерские.

Между Чувичем и Криушинским затоном на 20-ти верстном

участке Волги нет более или менее безопасных укрытий. В прежние годы можно было перезимовать с малыми караванами у Красноярского затона, ныне засыпанного, у с. Крестовое Городище и у сл. Панской, но зимовки эти были рискованными и поэтому за последнее время совершенно оставлены.

КРИУШИНСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен на правом берегу Волги в Криушинской воложке, на 27 верст вниз от Симбирского ж. д. моста и на 25 выше г. Сенгилея.

Безопасен от ледохода лишь в верхней мелкой части, для небольшого количества судов.

При средне-низкой воде может вместить до 40 судов, из которых 15—20 груженых.

Нефтяной караван обыкновенно не ставится.

При затоне имеются зимовки и ремонтные мастерские.

Ближайший населенный пункт—село Криуши, в 2-х верстах от затона.

Коренной правый берег затона в районе зимовок в половодье не затопляется, левый затопляется.

Ближайшим безопасным затоном от Криушинского, вверх по Волге, является затон Кривая Чувича в 20 верстах, вниз по Волге Подвальский затон в 68 верстах.

Противопожарные средства имеются при мастерских и на судах.

Вход в затон с ухвостья Криушинского острова широкий и достаточно глубокий.

Описание затона.

Описание затона. Затон образовался из староречья воложки, когда-то протекавшей у подошвы коренного правого берега Волги. Следы воложки сохранились и по сие время в виде длинных и узких пойменных озер, соединенных между собою песчаными долами. Через эти озера лед может проникать в затон. Длина затона около—900 саж. Ширина затона и входа в него при наинизшем горизонте около 100 сажен. Глубина входа при том же горизонте—около 8 четв., глубина внутри затона—от 6 до 30 четвертей. Грунт—илисто-песчаный. Правый берег затона высокий и незаливаемый. Левый берег к воложке спускается отлогой песчаной косой. От ледохода можно считать вполне защищенной лишь верхнюю и притом наиболее мелкую часть затона. На правом, незатопляемом берегу Криушинского затона построены зимовки.

В конце 70-х годов (План Волжской Описной партии) Криушинский затон представляется в виде длинного (более 4 вер.) залива, отделенного от Волги широкой косой. С течением времени почти в середине косы образовался проран, превративший нижнюю песчаную часть косы в остров (Криушинский остров). Проран же вместе с нижней частью затона получил название Криушинской воложки. Остров со стороны Волги постепенно размывался и удлинялся от наносов в нижней своей части. Та-

ким образом подвергалась занесению и нижняя часть воложки, так что вводка судов в затон снизу не всегда бывает возможной. Одновременно заносился и сам затон. В 90-х годах затон уже был разделен выступающими песками на 2 части, не сообщающимися междусобою при низком горизонте. При этом для зимовки утратилась наилучшая в смысле безопасности верхняя часть затона. Сведения о зимовке судов в затоне в делах бывш. Округа имеются с 1865 г. когда в затоне зимовало 29 судов. К зиме 1875 г. караван возрос до 59 судов.

Начиная с 80-х годов количество зимующих судов падает до 20 и менее. Причину этого надо искать в указанном выше явлении—образовании Криушинской воложки и замелении входа в затон снизу.

За последнее десятилетие в затоне зимует в среднем, без больших отклонений около 17 судов ежегодно. По преимуществу здесь ставились суда бывш. О-ва „Дружба".

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1865	10	—	19	29	1885	10	—	15	25
1866	12	—	18	30	1886	9	—	12	21
1867	8	—	14	22	1887	8	—	15	23
1868	12	—	9	21	1888	2	—	9	11
1869	—	—	—	—	1889	2	—	13	15
1870	14	—	28	42	1890	—	—	—	—
1871	14	—	16	30	1891	—	—	—	—
1872	14	—	21	35	1892	5	4	149	158
1873	14	—	23	37	1893	3	—	16	19
1874	16	—	35	51	1894	4	—	29	33
1875	16	—	43	59	1895	4	—	33	37
1876	16	—	35	51	1896	5	—	23	28
1877	16	—	28	44	1897	1	—	5	6
1878	16	—	32	48	1898	4	5	12	21
1879	16	—	41	57	1899	4	—	11	15
1880	9	—	18	27	1900	4	—	16	20
1881	12	—	13	25	1901	4	—	10	14
1882	8	—	5	13	1902	3	1	8	12
1883	9	—	6	15	1903	3	—	7	10
1884	8	—	5	13	1904	7	—	6	13

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1905	6	—	13	19	1911	5	—	13	18
1906	6	—	2	8	1912	8	3	12	23
1907	6	—	11	17	1913	6	—	19	25
1908	5	—	13	18	1914	5	1	18	24
1909	6	—	19	25	1915	5	—	18	23
1910	5	—	16	21	1916	4	—	14	18

На Криушинский затон до сего времени Государство почти ничего не затратило, если не считать изысканий, произведенных в 1902 г. и стоивших 218 рублей.

Имея в виду крайнюю бедность затонами данного плеса реки, на Криушинский затон необходимо обратить, по нашему мнению, серьезное внимание. Само собою разумеется, что затраты на улучшение подхода к затону и на расширение его площади, могут считаться целесообразными лишь в том случае, если, одновременно с тем, будут приняты меры к ограждению нижней части затона от попадания сюда льда.

Необходимость последней меры вполне назрела. Уже в зиму 1919—20 года, когда в затоне скопилось 11 пароходов, в числе которых были такие крупные единицы как—„Баян“ и „Миссури“,—Районное Управление решило построить на высыпке впадающего в затон ручья, три ледореза.

Конечно считать, что таким образом вопрос с защитой затона от ледохода разрешиться—нельзя.

Несомненно придется число защитных сооружений усилить путем постройки дополнительных ледорезов.

Впрочем не лишнее будет отметить, что несмотря на опасность зимовки до последнего времени аварии в затоне были довольно редки: по крайней мере в архиве бывш. правления Казанского Округа п. с. нам удалось найти всего два зарегистрированных случая: одна авария имела место весною 1903 г.: пострадало одно судно, убыток от которой заявлен в 965 руб. и другая—осенью 1913 г., пострадало одно судно с убытком 4100 рублей.

Вниз от Криушей, на 68 в. протяжении Волга не имеет ни одной зимовки мало мальски отвечающей судоходным требованиям.

Несколько сомнительных зимовочных стоянок, служат здесь убежищем—для запоздалых судов.

Отмечаем наиболее крупные из них

Зимовка у с. Шиловки. На 10 верст ниже Криушинского затона суда могут укрыться у с. Шиловки. Зимовка у с. Шиловки расположена у правого берега Волги. Зимовка опасная. Прикрытием для каравана служит высокий высыпок Шиловского оврага. Никакой другой защиты нет. Зимовка Шиловки.

Зимовка эта используется главным образом непаровыми мелкими судами местных владельцев.

Количество зимующих судов в разные годы колеблется от 2 до 26.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	—	—	2	2	1900	—	—	18	18
1883	1	—	23	24	1901	—	—	21	21
1884	—	—	19	19	1902	—	—	10	10
1885	—	—	20	20	1903	—	—	6	6
1886	—	—	26	26	1904	—	—	7	7
1887	—	—	24	24	1905	—	—	10	10
1888	—	—	23	23	1906	—	—	11	11
1889	—	—	24	24	1907	—	—	12	12
1890	—	—	—	—	1908	—	—	8	8
1891	—	—	—	—	1909	—	—	10	10
1892	—	—	10	10	1910	—	—	14	14
1893	—	—	8	8	1911	—	—	13	13
1894	—	—	12	12	1912	2	1	12	15
1895	—	—	18	18	1913	—	—	13	13
1896	—	—	15	15	1914	—	—	13	13
1897	—	—	11	11	1915	—	—	7	7
1898	—	1	6	7	1916	—	—	14	14
1899	—	—	9	9					

Никаких затрат на Шиловскую зимовку у Округа не было.

Авария от ледохода бывш. Округом зарегистрирована всего одна весною 1917 г., пострадало одно судно*).

*) Нужно отметить, что регистрация аварий с судами в затонах и зимовочных укрытиях Округом велась крайне слабо, вследствии чего судить о степени безопасности той или иной зимовки по аварийной регистрации Округа отнюдь—нельзя.

Зимовка у г. Сенгилея.

Зимовка у г. Сенгилея. Расположена у правого берега р. Волги несколько выше г. Сенгилея. Зимовка опасная. Суда стоят вдоль берега и во время ледохода удерживаются от уноса льдом на мертвецах.

Зимуют преимущественно местные дебаркадеры и мелкие непаровые суда.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж	Порож.	
1870	—	—	12	12	1894	—	—	16	16
1871	—	—	11	11	1895	—	—	17	17
1872	—	—	14	14	1896	—	—	15	15
1873	—	—	11	11	1897	—	—	17	17
1874	—	—	16	16	1898	—	1	18	19
1875	—	—	15	15	1899	1	—	10	11
1876	—	—	13	13	1900	—	—	20	20
1877	—	—	16	16	1901	—	—	13	13
1878	—	—	13	13	1902	—	—	11	11
1879	—	—	21	21	1903	1	—	20	21
1880	—	—	10	10	1904	—	—	19	19
1881	—	—	11	11	1905	—	—	15	15
1882	—	—	2	2	1906	—	—	19	19
1883	—	—	14	14	1907	—	—	18	18
1884	—	—	29	29	1908	—	—	14	14
1885	—	—	24	24	1909	—	—	10	10
1886	—	—	27	27	1910	—	—	14	14
1887	—	—	28	28	1911	—	—	16	16
1888	—	—	33	33	1912	—	—	11	11
1889	—	—	39	39	1913	—	—	17	17
1890	—	—	—	—	1914	—	—	16	16
1891	—	—	—	—	1915	—	—	13	13
1892	—	—	—	—	1916	—	—	6	6
1893	—	—	16	16					

Авария от ледохода зарегистрирована одна весною 1912 года, пострадала баржа, убыток от которой заявлен в 1500 р.

Весной 1919 года здесь срезано льдом два дебаркадера.

На 3 версты выше Сенгилеевской зимовки имеется такая же случайная и опасная зимовка *у цементного завода*, где обычно зимуют заводские суда в количестве от 2 до 5.

Ниже гор. Сенгилея, застигнутый внезапным ледоходом караван может укрыться под ухвостьем Буеракского острова.

Хрящевский затон. Расположен у левого берега Волги, несколько выше Хрящевских пристаней, на 25 иже гор. Сенгилея. Хрящевский затон.

Затон небольшой и мелкий, пригоден лишь для зимовки незначительного количества порожних судов.

Оторванность затона от жилого места, с. Хрящевка в 7 вер. от затона, и затопляемость берегов делают его мало пригодным для зимовки.

В настоящее время здесь зимуют только местные дебаркадеры.

Аварий с судами у Хрящевской пристани зарегистрировано всего одна в 1902 году от весеннего ледохода, убыток от которой был заявлен в сумме 200 рублей.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж	Порож.	
1893	—	—	1	1	1905	—	—	—	—
1894	—	—	—	—	1906	—	—	2	2
1895	—	—	—	—	1907	—	—	3	3
1896	—	—	1	1	1908	—	—	3	3
1897	—	—	—	—	1909	—	—	—	—
1898	—	—	10	10	1910	—	—	5	5
1899	1	—	5	6	1911	—	—	4	4
1900	—	—	2	2	1912	—	—	8	8
1901	—	—	2	2	1913	—	—	3	4
1902	—	—	—	—	1914	1	—	3	4
1903	—	—	5	5	1915	—	—	2	2
1904	—	—	—	—	1916	—	—	3	3

Зимовка у с. Мордово. Против Хрящевского затона в воложке Бертяжке у правого берега ее имеются две случайные зимовки: у с. Мордово, под песками, зимуют мелкие непаровые суда. Зимовка у с. Мордово.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1894	—	—	15	15	1906	—	—	8	8
1895	—	—	10	10	1907	—	—	8	8
1896	—	—	9	9	1908	—	—	7	7
1897	—	—	11	11	1909	—	—	9	9
1898	—	—	7	7	1910	—	—	9	9
1899	—	—	11	11	1911	—	—	8	8
1900	—	—	5	5	1912	—	—	20	20
1901	—	7	3	10	1913	—	—	1	1
1902	—	—	7	7	1914	2	1	—	3
1903	—	—	10	10	1915	—	—	3	3
1904	—	—	10	10	1916	—	—	1	1
1905	—	—	8	8					

Зимовка у с. Бектяжки—где также зимуют преимущественно мелкие непаровые порожние суда. Часть их с осени вытаскивается на берег, часть зимует на воде около берега, где они стоят и во время ледохода.

Зимовка у с. Бектяжки относительно безопасна, т. к. весенний лед идет преимущественно коренной Волгой и рукавом Бектяжкой, в Зелененскую же воложку, в которой зимует караван, он попадает очень редко (при заторах в Свинухе или заносится ветром).

К неудобствам зимовки надо отнести положение ее не в судоходной воложке, которая не обставляется знаками.

Число зимующих у с. Бектяжки судов приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож	
1893	—	—	2	2	1905	—	—	15	15
1894	—	—	—	—	1906	—	—	12	12
1895	—	—	—	—	1907	—	—	21	21
1896	—	—	8	8	1908	—	—	18	18
1897	—	—	14	14	1909	—	—	21	21
1898	—	—	—	—	1910	—	—	15	15
1899	—	—	15	15	1911	—	—	44	44
1900	—	—	—	—	1912	—	—	7	7
1901	—	—	13	13	1913	—	—	14	14
1902	—	—	5	5	1914	—	—	22	22
1903	—	—	17	17	1915	—	—	26	26
1904	—	—	10	10	1916	—	—	43	43

Груженые караваны пользоваться этой зимовкой не могут из-за невозможности войти в нее через мелкую Зелененскую воложку.

ПОДВАЛЬСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у правого берега р. Волги на 2½ версты вверх от с. Новодевичья.

Безопасность от ледохода для ограниченного числа судов (5—8).

Общая полезная площадь затона при низком горизонте воды всего около 600 кв. саж., каковая пригодна для постановки не более 6 судов.

Нефтяной караван не ставится.

Имеются зимовки, построенные на незатопляемом правом берегу.

Ближайшее селение—с. Новодевичье, расположено в 2½ верстах от зимовки.

Правый берег затона не затопляется, левый затопляемый.

Противопожарные средства могут быть на судах

Ближайшая от Подвальского затона зимовка вверх по Волге будет Криушинский затон в 68 верстах, вниз по реке—затон Ставропольская воложка в 44 верстах.

Подход к затону удобный.

Описание затона

Описание затона. Подвальский затон в настоящем своем виде представляет небольшую застругу спустившегося высокого песчаного побочня.

В прежнее время судоходные качества затона были значительно лучше: в нем зимовали крупные суда и пароходы; он считался вполне безопасным и удобным. К этому времени нужно отнести и те оборудования, которые имеются в затоне сейчас. Постепенным передвижением песков защитного побочня, затон пересыпало. Несмотря на это зимовка здесь продолжается и по сие время. Пески побочня высоким валом защищают караван и сверху и со стороны реки, так что опасности от ледохода для судов нет.

Сведения о количестве зимующих в разные годы в Подвальском затоне судов приводятся в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	3	—	12	15	1884	—	—	6	6
1883	—	—	3	3	1885	—	—	—	—

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1886	—	—	—	—	1902	1	—	6	7
1887	—	—	—	—	1903	2	2	8	12
1888	—	—	—	—	1904	—	—	8	8
1889	—	—	—	—	1905	—	—	15	15
1890	—	—	—	—	1906	1	5	10	16
1891	—	—	—	—	1907	—	—	7	7
1892	2	7	7	16	1908	1	—	6	7
1893	2	1	15	18	1909	—	—	11	11
1894	1	2	13	16	1910	—	—	6	6
1895	1	—	12	13	1911	—	—	5	5
1896	1	2	16	19	1912	—	—	3	3
1897	1	—	15	16	1913	—	—	—	—
1898	3	—	26	29	1914	—	—	—	—
1899	1	—	9	10	1915	1	3	—	4
1900	3	4	8	15	1916	—	—	3	3
1901	2	9	23	34					

Для коренного улучшения условий зимовки в Подвальском затоне пришлось бы произвести большие землечерпательные работы, что при настоящем положении песков побочня было бы не целесообразно, так как поступательное движение побочня еще продолжается, благодаря чему разработанный старый затон будет ежегодно заноситься. Да и кроме того, настоящее состояние затона вполне удовлетворяет насущнейшим требованиям зимовки, для небольшого каравана. В случае же значительного скопления судов, для некоторых из них будет, правда риск, т. к. им придется стоять вне затона, но риск этот небольшой: при первой же прибыли стоящие вне затона суда можно подвести в затон, под защиту побочня.

Расходы казны на затон ограничиваются, повидимому, затратой 150 руб. на изыскания, произведенные в 1902 г. для составления плана затона, да еще изысканиями в 1913 и 1919 г.г. для выяснения потребностей в землечерпательных работах; стоимость последних изысканий неизвестна.

Зимовка у с. Новодевичья.

Зимовка у с. Новодевичья. Расположена у правого берега р. Волги под грядой, у с. Новодевичья. Зимовка опасная. Во время ледохода суда стоят под защитой высыпка.

Главным образом здесь зимуют мелкие непаровые суда местных владельцев и пристани.

Весною 1912 года у Новодевичья зарегистрирована авария от ледохода с одним судном, убыток от которой заявлен в сумме 3000 рублей.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1883	—	—	11	11	1900	—	—	14	14
1884	—	—	8	8	1901	—	—	—	—
1885	—	—	9	9	1902	—	2	15	17
1886	—	—	9	9	1903	—	—	13	13
1887	—	—	10	10	1904	—	—	7	7
1888	—	—	7	7	1905	—	—	15	15
1889	—	—	7	7	1906	—	—	7	7
1890	—	—	—	—	1907	—	—	10	10
1891	—	—	—	—	1908	—	—	8	8
1892	—	—	20	20	1909	—	—	11	11
1893	—	—	10	10	1910	1	3	9	13
1894	—	1	12	13	1911	1	—	14	15
1895	—	—	12	12	1912	—	—	8	8
1896	—	1	15	16	1913	—	—	9	9
1897	—	—	14	14	1914	—	—	5	5
1898	—	—	10	10	1915	—	—	5	5
1899	—	—	10	10	1916	—	—	6	6

Ниже с. Новодевичья имеются две небольшие опасные зимовки у правого берега р. Волги, *1—Под Высыпком р. Белого ключа* и 2—*у Алебастрового завода*. Зимуют здесь 1—2 порожних непаровых судна.

Ниже с. Усолья, против села Березовки, у правого берега имеется небольшое безопасное убежище в ухвостье Усольского острова. Но, благодаря близости другой более удобной зимовки—Ставропольской воложки, отдаленности Усольской зимовки от населенного пункта и затопляемости берега—здесь зимуют неохотно и то только случайно застигнутые ледоходом суда.

Число зимующих судов в Усольской зимовке по имеющимся сведениям колеблется от 1 до 5.

ЗАТОН СТАВРОПОЛЬСКАЯ ВОЛОЖКА.

Основные данные.

Расположен у левого берега реки около г. Ставрополя.

Безопасен от ледохода для негруженых судов.

Общая полезная площадь затона при низком стоянии горизонта воды около 6000 кв. саж., где может разместиться до 30 судов, из коих 10 груженых.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Ремонтных мастерских и помещений для команды при зимовке не имеется.

Ближайший пункт гор. Ставрополь находится в 1 версте от зимовки.

Берега затона весною затопляются.

Противопожарные средства могут быть на зазимовавших судах.

Ближайшими зимовочными пунктами от Ставропольской воложки будут: вверх по Волге—Подвальский затон в 44-х верстах и зимовка—убежище под Усольским островом, в 10 верстах; вниз по реке—Ширяевская зимовка, в 43-х верстах.

Описание затона.

Описание затона. Затон Ставропольская воложка представляет из себя судоходный весною рукав Волги, служащий естественным подходом к Ставропольским пристаням. При меженнем стоянии реки воложка в верхней своей части закрывается песчаным побочнем и настолько высоким, что не только осенний, но и весенний лед, если он идет не по высокой воде,— в нее не попадает.

Опасною для каравана зимовка в воложке становится тогда, когда лед идет по высокой воде и когда побочень у приверха Ставропольского острова затопляется.

Караван здесь становится на зимовку в нижней части воложки, подводясь, насколько возможно, ближе к городским весенним пристаням.

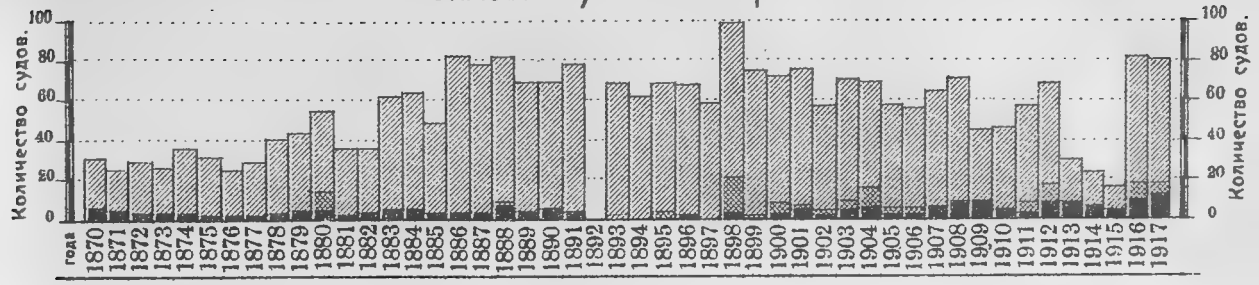
Когда весенний лед идет воложкой, караван—прячется за берегом Ставропольского острова и, по миновании опасности, подводится к городскому берегу.

Преимущественно здесь зимуют непаровые суда. Для ремонта паровых судов ставятся временные мастерские.

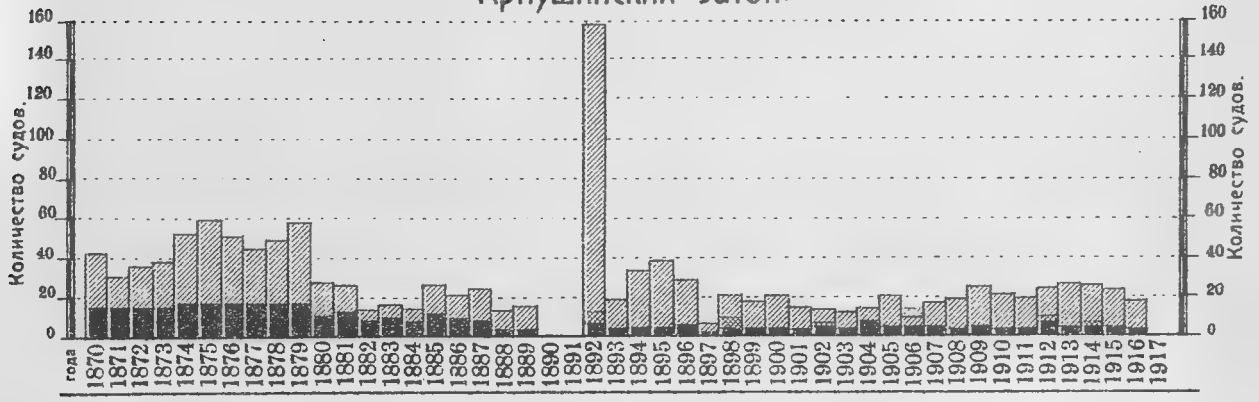
Сведения о зимовке в Ставропольской воложке имеются в делах бывш. Округа с 1884 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1884	—	—	7	7	1886	—	—	27	27
1885	—	—	12	12	1887	—	—	27	27

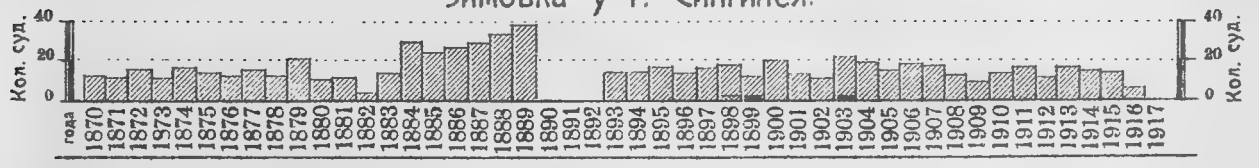
зимовка у г. Симбирска.



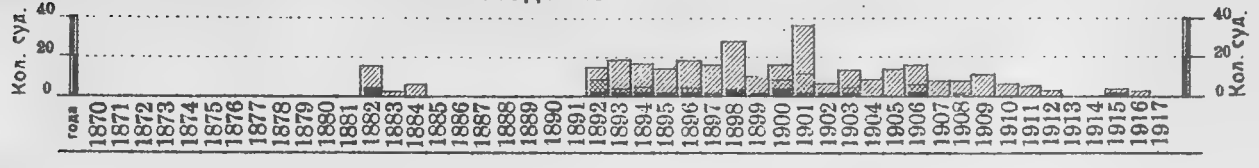
Криушинский затон.



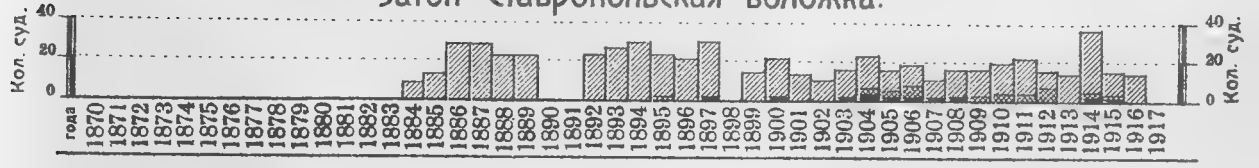
зимовка у г. Сингилея.



Подвальский затон.



затон Ставропольская воложка.



Паровыя суда

Непаровыя суда — *Негруженыя*, *Груженыя*

Землечерпательныя работы

Строительныя работы

Изыскания

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1888	—	—	22	22	1903	1	—	14	15
1889	—	—	22	22	1904	3	2	16	21
1890	—	—	—	—	1905	1	2	12	15
1891	—	—	—	—	1906	2	6	10	18
1892	—	—	22	22	1907	1	—	9	10
1893	—	—	27	27	1908	1	—	14	15
1894	—	—	29	29	1909	—	2	13	15
1895	—	1	22	23	1910	—	4	15	19
1896	—	—	22	22	1911	—	4	17	21
1897	1	—	27	28	1912	—	7	7	14
1898	—	—	—	—	1913	—	—	13	13
1899	—	—	13	13	1914	2	2	33	37
1900	1	—	20	21	1915	1	1	12	14
1901	—	—	13	13	1916	—	—	13	13
1902	—	—	9	9					

Никаких затрат на зимовку у Округа, кроме 195 рублей, израсходованных на изыскания в 1901 году и 164 руб. на изыскания для землечерпания в 1913 году, до последнего времени не было.

Значительную пользу в смысле сохранения Ставропольской воложки от засорения ее наносами могла бы оказать постепенная рассадка ивняковых заборов вдоль по пескам побочня, перекрывающего верховье воложки.

В Ставропольской воложке Округом зарегистрирован — единственный случай аварии судов от ледохода: весной 1912 года здесь пострадала от ледохода одна баржа; убыток заявлен в сумме 1000 рублей.

Вниз от Ставропольской воложки и до зимовок Самарского порта на участке, протяжением около 70 верст, имеется ряд небольших зимовочных пунктов и убежищ, где застигнутые осенним льдом караваны могут найти себе относительно безопасное пристанище.

К числу таких пунктов относятся:

Зимовка у д. Н. Отважная.

Зимовка у д. Н. Отважная, расположенная у правого берега реки, под Отважнинским ручьем и выше его. Здесь зимуют мелкие непаровые суда местных владельцев в количестве от

2 до 6 не более. Для мелких порожних судов зимовка эта безопасна, т. к. весенний лед отбивается на средину реки выше-лежащим выступом горы.

На три версты ниже Отважнинской зимовки, около того же правого берега, расположена такая же *зимовка у с. Моркваши.* Здесь зимует караван из непаровых мелких судов местных владельцев (паромы и дощаники) до 10-ти и более.

Условия зимовки одинаковые с зимовкой у дер. Н. Отважной. Так же, как и там, караван стоит у берега под прикрытием оползня горы. Повреждения в караване возможны лишь от заторного льда.

Ширяевская зимовка.

Ширяевская зимовка. Ширяевская зимовка расположена у правого берега р. Волги на 1 версту выше села Ширяево, близ завода Ушкова.

Зимовка относительно безопасная. Зимуют преимущественно мелкие порожние непаровые суда—паромы, обслуживающие близлежащие заводы.

Число зимующих судов приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1894	—	—	26	26	1906	—	—	29	29
1895	—	—	19	19	1907	—	—	25	25
1896	—	—	24	24	1908	—	—	29	29
1897	—	—	21	21	1909	—	—	32	32
1898	—	—	10	10	1910	—	—	20	20
1899	—	—	15	15	1911	—	—	32	32
1900	—	—	—	—	1912	—	—	20	20
1901	—	1	19	20	1913	—	—	29	29
1902	—	—	18	18	1914	—	—	30	30
1903	—	—	25	25	1915	—	—	20	20
1904	—	—	22	22	1916	—	—	20	20
1905	—	—	24	24					

Против Ширяевской зимовки у лёвого берега реки имеются два ерика, пригодных для убежища запоздавшим караванам. Оба ерика как зимовочные пункты вполне безопасны для порожних караванов. Груженые суда могут укрыться в них только на прибылой воде.

ЗАТОНЫ И ЗИМОВКИ САМАРСКОГО ПОРТА.

Основные данные.

В пределах Самарского порта от Аннаевского побочня до Поджабного затона, на протяжении 16 верст оставшиеся на зимовку в районе гор. Самары суда размещаются в следующих семи пунктах:

1. Под Аннаевским песком,
2. У городского берега,
3. В устье р. Самарки,
4. В старой городской гавани,
5. В новой городской гавани,
6. В сухой Самарке и
7. В Поджабном затоне.

Наиболее удобными и безопасными являются зимовки в р. Самарке.

Количество ежегодно зимующего в районе гор. Самары каравана колеблется от 200 до 350 судов.

Среднее количество зимующих судов за последние три десятилетия распределяется так: десятилетие 1887—1896 г.г. 169 судов, 1897—1906 г.г. 256 судов и 1907—1916 г.г. 234 судов.

Для зимовки нефтяных судов отведен Поджабный затон.

Ремонтные мастерские имеются при зимовках в р. Самарке, в прочих пунктах ставятся временные.

Команда зимующих караванов помещается или в специально выстроенных зимовках, или же в прилегающих к зимовкам слободах и городских домах.

Причем расстояние наиболее отдаленных зимовок, где нет специально построенных помещений для команды, не превышает 1/2 версты. В этом отношении Самарские зимовки выгодно отличаются от других.

Берега большинства Самарских зимовок не затопляемые; исключением являются лишь Сухая Самарка и Поджабный затон, где оба берега зимовок затопляются весенней водой на высоту более 1 саж.

Противопожарными приспособлениями оборудованы обе гавани; имеются таковые при нефтяных складах в устье р. Самарки.

В прочих зимовочных пунктах противопожарные средства могут быть на зимующих судах.

Ближайшим от Самарского порта зимовочным пунктом вверх по Волге будет Ширяевская зимовка, в 30 верстах выше Аннаевской зимовки и вниз по реке зимовка у с. Ванновки, в 20 вер. ниже Поджабного.

Большинство Самарских зимовок требует периодической расчистки, а некоторые ежегодной.

АННАЕВСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен на левом берегу р. Волги непосредственно выше гор. Самары и на 2½ версты выше пароходных пристаней.

Не безопасен от ледохода.

При низкой*) воде может вместить до 110 судов, в том числе до 50**) груженых.

При затоне в городской слободе имеются зимовки и временные мастерские для ремонта.

Ближайший населенный пункт пригородная Монастырская слобода, расположенная тут же на берегу, против затона.

Противопожарные приспособления имеются на зимующих судах и на мельнице Шадрина.

Ближайшим безопасным затоном от Аннаевского вверх по Волге является Ставропольская воложка в 73 вер.; вниз по Волге—Самарская бухта в 7 вер.

Описание затона

Описание затона. Аннаевский затон представляет широкое устье, частью пересыхающего в межень, протока р. Волги между Аннаевской песчаной косой и левым берегом. Так как затон этот ежегодно заносится громадными массами песка, приносимого весенним потоком реки,—состояние его постепенно ухудшается. По отношению к весеннему ледоходу он является безусловно опасным, причем опасность эта тем больше, чем больше, число судов ставится здесь на зимовку.

В прежние годы, когда количество зимующих в затоне судов было сравнительно не велико (не более 100 судов), а самый затон достаточно глубоким, караван мог укрыться от ледохода за высоким, незатопляемым во время ледохода, мысом песчаной косы. В настоящее время, вследствие замеления затона при низком стоянии горизонта воды караван полностью не имеет возможности с осени войти под прикрытие косы и должен стоять в ухвостье до начала весенней прибыли, рискуя быть срезанным ледоходом с Волги и через проток.

Перед началом весеннего ледохода 1913 года в виду явной опасности для скопившегося в большом количестве (более 200 судов) в приверхе затона, через проток, было устроено заграждение 53-мя временными ледорезами легкого типа и только благодаря этому заграждению, выдержавшему главный напор льда, была предотвращена грандиозная по своим последствиям катастрофа.

Длина затона при нулевом горизонте Самарского вод. поста 450 саж., средняя ширина около 200 саж.

Грунт илисто-песчаный.

---

*) Средне-низкий зимний горизонт у Самары всего лишь на 2 вершка выше наинизшего навигационного.

**) Число судов исчислено в предположении, что для нижнего плеса площадь для зимовки на судно составляет 500 кв. саж.

В 1910 году в затоне зимовало 128 суд., что объясняется преобладанием мелких судов. В 1912 г. зимовало 201 судно, причем пришлось построить защитные ледорезы.

Зимовка въ Аннаевскомъ затонѣ.

Начало образования затона положено в 1893 г., когда песчаный остров (Аннаевская коса) соединился левым нижним своим краем с Самарским берегом. С этого момента движение песков острова со стороны протока и без того довольно медленное, прекратилось совершенно; наоборот, передвижение песков с речной стороны шло настолько энергично, что от ухвостья острова начала расти высокая песчаная коса, под прикрытием которой (с 1898 г.) собственно, и ставятся на зимовку суда. После того, как остров соединился с берегом и превратился таким образом в побочень, движение песков его однако не прекращается, а с ним вместе перемещается, конечно, и затон.

Коса перемещается вниз и по направлению к левому берегу, причем за 1893—1903 г.г.—она сползла на 980 саж. за 1903—1913 г.г.—на 670 сажен.

Аннаевский затон, в сущности, скорее можно было-бы назвать не затоном, а случайно образовавшейся заводью, в которой в силу необходимости, благодаря, большому скоплению у Самары осенью каравана и отсутствия более безопасных зимовок,—ставятся на зимовку порожние суда.

Из приведенной здесь таблицы видно, что значение Аннаевского затона, как зимовочного пункта, за последние годы начинает падать. Последнее обстоятельство объясняется постройкой новой Самарской бухты, где каравану в зимнее время предоставляется полная безопасность и большие удобства для команд с зазимовавших судов.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1898	16	13	58	87	1908	4	—	65	69
1899	2	—	47	49	1909	2	—	62	64
1900	1	—	36	37	1910	11	8	109	128
1901	22	5	66	93	1911	8	9	97	114
1902	9	3	52	64	1912	7	33	161	201
1903	9	—	60	69	1913	6	—	76	82
1904	12	16	68	96	1914	—	—	—	—
1905	—	—	70	70	1915	4	—	54	58
1906	32	2	101	135	1916	2	—	40	42
1907	5	5	68	78					

Расходы Округа на зимовку выражаются, главным образом, в принятии мер по защите каравана и предотвращения зимовки от засорения. Было выяснено, что процесс засорения затона происходит с одной стороны наносами, выносимыми из протока между Аннаевским песком и левым берегом и сваливанием песков в затон с гребня косы.

Для замедления последнего процесса песчаная коса закрепляется ивовыми посадками и плетневыми заборами. На эти работы, начиная с 1911 года и до 1916 г. израсходовано в круглых цифрах—11700 рублей.

Зимой 1912—1913 года в протоке выше затона были устроены временные ледорезы, возвышающиеся над самым высоким горизонтом ледохода (400 саж. над О Самарск. вод. п.). на 0.50 саж. Всего было построено 53 ледореза на сумму—47100 рублей.

Детальное распределение расходов на защитные работы такое:

Год	Наименование работ	Стоимость в рублях
1911	Рассадка ивняка	7990
1912	Оградительные работы	47100
1912	Рассадка ивняка	2450
1913	Производство рассадок	1300
1913	Разборка ледорезов	2000
1915	Опытные работы по выемке свай, оставшихся после разборки ледорезов	200

Изыскания в затоне делались в большинстве случаев в связи с общими съемками Волги у г. Самары, производившимися для изучения речного режима. Кроме того производились и специальные изыскания в затоне в 1902 и 1910 г,г.

Годы	Цель изысканий	Стоимость в рублях
1901-1902	Исследование и съемка планов . . .	87
1910	Составление проекта заграждения протока между Аннаевской косой и луговым берегом	35

Землечерпательных работ в Аннаевском затоне не было.

Таким образом общая стоимость расходов государства на затон до 1916 года будет в круглых цифрах 61160 руб.

Несмотря на принимаемые меры, аварии с судами в Аннаевской зимовке, как видно из ниже приведенной таблицы явление довольно обычное.

АННАЕВСКІЙ ЗАТОНЪ. Ледорѣзы.

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1899	Весна	7	Неизв.	
1903	„	10	3405	Убыток от аварии одного судна неизв.
1904	„	2	1000	Т о ж е.
1908	„	1	600	
1912	„	2	600	Т о ж е.

Принимать какие либо меры по улучшению Аннаевской зимовки в дальнейшем нам кажется совершенно не следует: как зимовка временного происхождения, затон этот сыграл свою роль; поддержание же его болезненно отразится на улучшении Самарских пристаней, которым грозит засыпка Аннаевскими песками. В усиленной разработке Аннаевского протока, сдвиге нависшего над пристанями побочня к луговому берегу, залог избавления гор. Самары грозной опасности быть отрезанной от Волги. Всякая задержка в движении песков, может лишь ухудшить дело. Да и надобности в Аннаевской зимовке для Самарского порта вообще говоря, большой нет; так как зимовочными стоянками Самара в достаточной степени обеспечена, что можно видеть хотя бы из того обстоятельства, что такая прекрасная зимовка, как сухая Самарка до сих пор остается не использованною.

В начале 900-х годов была возможна зимовка в верховье Рождественской воложки у правого берега реки, против г. Самары. В 1900—1904 г.г. здесь зимовало от 4-х до 9-ти порожних судов.

2. ЗИМОВКА У ГОРОДСКОГО БЕРЕГА.

Расположена у правого берега р. Волги преимущественно в районе нефтяных и торговых пристаней. Зимовка опасная, но тем не менее здесь ежегодно становится на зимовку довольно значительное количество, главным образом мелких порожних непаровых судов и нефтянок.

Более или менее определенные сведения о зимовке здесь имеются с 1899 года; за более же ранние годы о зимующем у гор. Самары караване имеются данные в общих цифрах без точного указания зимовочных пунктов.

Судя-же по приведенной ниже таблице аварий, зимовка у городского берега началась раньше указанной даты.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж	Порож.	
1899	2	2	23	27	1908	16	—	4	20
1900	—	—	28	28	1909	Сведений нет.			
1901	3	19	17	39	1910	—	—	20	20
1902	1	9	46	56	1911	3	1	4	8
1903	2	2	31	35	1912	1	—	44	45
1904	4	13	17	34	1913	2	—	22	24
1905	3	—	17	20	1914	Сведений нет.			
1906	2	1	12	15	1915	1	—	19	20
1907	Сведений нет.				1916	1	—	14	15

Подчистка р. Волги в районе городских пристаней производилась в 1911 году землечерпанием; вынуто грунта 2079 куб. саж., работа стоила 4886 рублей.

Несмотря на опасность зимовки, что видно из приведенной ниже таблицы, постановка в зиму каравана у городского берега продолжается ежегодно.

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1894	Весна	2	1200	
1898	—	3	1980	
1899	—	16	8720	Убыток от аварии 8 судов неизвестен.
1902	—	6	1015	
1903	—	19	5275	Убыток от аварии 1-го судна неизвестен.
1904	—	9	500	Убыток от аварии 8 судов неизвестен.
1906	—	3	500	
1912	—	1	300	

Объяснение такого ненормального явления, приняв во внимание, что недостатка в зимовочных стоянках в Самаре нет,—приходится искать исключительно в притягательной силе города и дешевизне разгрузочных операций.

3. ЗИМОВКА В УСТЬЕ Р. САМАРКИ.

Основные данные.

Расположена в устье р. Самарки, начиная от стрелки и выше до плашкоутного моста. До постройки новой бухты суда ставились и выше плашкоутного моста насколько позволяла песчаная отмель.

Зимовка опасная.

Общая площадь, пригодная для зимовки, около 20000 кв. сажен.

Нефтяной караван, предназначенный к разгрузке зимою, ставится.

Ремонтных мастерских нет.

Команда живет в Засамарской слободе в 1—2 вер. от зимовки.

Берега зимовки затопляются на высоту до 2½ саж. Отметка береговой бровки 3.50—4.00 саж. над нулем Самарского водом. поста.

Противопожарные средства могут быть на судах, имеются в слободе и городе.

Ближайшей зимовкой вверх по Волге будет Аннаевская, в 7 верстах и вниз—Сухая Самарка в ½ версте.

Зимовка требует периодической расчистки.

Вход с Волги широкий, прямой.

Описание зимовки.

Описание зимовки. Несмотря на постоянную опасность для каравана, зимовка в устье Самарки, до постройки гавани, стягивала к себе более половины зимующих около Самары судов.

Притягательная сила устья Самарки заключается в том, что на правом городском берегу ея расположены многочисленные хлебные амбары, вмещающие более 10 миллионов пудов зерна.

С осени суда стоят здесь, в виду опасности зимовки, порожними; весною тотчас по вскрытии Самарки здесь закипает работа, начинается спешная погрузка хлеба в баржи для отправки первым рейсом до Рыбинска. К открытию навигации на р. Волге, наступающей обыкновенно недели на две позднее вскрытия Самарки, суда бывают уже готовы к отправке. Это дает им возможность приходить к Нижнему и Рыбинску значительно раньше, чем с других низовых хлебных пристаней. Последнее преимущество до проведения Оренбургской ж. д. способствовало сильному развитию хлебных операций в Самаре.

Количество барж, сбирающихся на зиму в Самарку, доходило до 100 и более.

Уширенное русло Самарки позволяло судам во время ледохода, прижимаясь постепенно с прибылью воды к берегу, прятаться от главной ледяной массы в относительно безопасные места, а вышележащие пески предохраняли их от ледохода на низкой воде. Впрочем аварии с судами от ледохода здесь довольно обычны.

Вопрос об использовании р. Самарки, как зимовочного пункта и перегрузочной пристани стоял на очереди давно.

Еще в 1861 году Правление VI Округа п. с., донося в департамент о неудобствах, существующих на Самарской приста-

ни, просило разрешить произвести изыскания „для определения способов к улучшению той пристани“ и расширения приспособления для зимовки судов*).

По формальным соображениям, разрешение это дано не было. Повидимому, главной побудительной причиной для возбуждения такого ходатайства был следующий случай,—весна 1861 года была для Самарской пристани, расположенной в устье р. Самарки, крайне неблагоприятна: прибыль в р. Самарке была ничтожна, зимний горизонт Волги, наоборот, был гораздо выше горизонта воды в р. Самарке и поэтому волжская вода своим подпором задержала лед в Самарке; не было никакой надежды, чтобы устье р. Самарки очистилось от льда до тех пор, пока он сам по себе не растает, или же не будет унесен волжской полой водой. Единственное, еще не испытанное до этого случая, средство,—оставалось вывести лед из р. Самарки в Волгу посредством пароходов, что и было сделано. Попытка увенчалась успехом. В течение двух дней весь лед вывели из р. Самарки на Волгу, что дало возможность начать погрузку хлеба 15 апреля. На Волге лед тронулся только 17 апреля. Благодаря принятым мерам, несмотря на крайне неблагоприятные условия открытия навигации, погрузка судов в Самарке шла уже тогда, когда Волга еще стояла. Первые два парохода, отчалившие от Самарской пристани в указанном году „Кокериль“ и „Князь Кутузов“ пришли в Рыбинск ранее всех других судов, опередив не только Казанские, но и все верховые караваны и, избежав при втором рейсе паузков, выиграли лишний, в сравнении с другими пароходами, рейс.

Столь заманчивая перспектива, была учтена местными судопромышленниками. В следующем, 1862 году, Самарский Гражданский губернатор сообщил Округу, что—купеческое Общество гор. Самары изъявило готовность внести некоторую сумму на устройство пристани для зимовки пароходов в существующем близ хлебных амбаров затоне правого рукава р. Самарки, для чего полагает устроить в том рукаве ледорезы к охранению пароходов от льда, который мог бы проходить другим левым рукавом—„и просил его содействия в этом деле,—важном как для хлебной торговли и пароходства, так и вообще для развития промышленности в том крае**).

Катастрофа с судами на р. Самарке бывшая 2-го апреля 1862 года, при которой от Самарского льда пострадало 31 судно, еще более убедило Округ в необходимости принятия мер по упорядочению зимовки.

Начальником II-го Отделения инженером Котлубаем был составлен проект защитных сооружений в устье р. Самарки. Выше Сенного острова предполагалось построить два ряда ледорезов, а ниже ледорезов ряд пал с прикрепленными к нему шалнирными хомутами—лавами, для отвода раздробленного ледорезами льда в левый рукав реки. Таким образом место стоянки судов—правый рукав р. Самарки по предположению автора проекта был бы совершенно безопасным. Стоимость работ по проекту исчислялась в 14904 руб. серебром.

---

*) Дело Искус. Отд. VI Округа № 15 за 1862 год. Архив бывш. Прав. Каз. Округа п. с.

**) Там же.

Проект этот осуществления не получил, т. к. Самарское Городское Общество—как значится в очень большой переписке по этому делу—„не начинало никаких ходатайств об устройстве на реке Самарке ледорезов, а лица из иногородних купцов, просившие прежде об устройстве сих ледорезов, несмотря на многократные вызовы к даче отзыва по сему предмету, в присутствие Думы не являлись". Когда же речь зашла о погашении затраты на постройку ледорезов, то оказалось, что „пароходовладельцы подписки еще не давали, то и нельзя определить—пишет инж. Котлубай в 1863 году сколько именно они на это пожертвуют суммы, но не предвидится, чтобы она превышала 3500 руб. серебром".

На этом вопрос об устройстве в устье р. Самарки безопасной зимовки обрывается.

Авария с судами здесь явление обычное

Внезапным ледоходом в Самарке весною 1895 года например сорвало 20 баржей, из них три баржи разбило и утопило, остальные унесло в устье Сухой Самарки и только запоздавший ледоход на Волге дал возможность спасти унесенные суда благодаря пароходам, бывшим в тот момент под парами.

Из приведенной ниже таблицы видно, что в более поздние годы здесь имели место еще более крупные аварии, были они несомненно и раньше.

С постройкой защитной дамбы для новой гавани зимовка в устье р. Самарки стала еще более опасною. Вследствие чего число зимующих здесь судов, за последние годы резко упало. Большая часть каравана ушла в новую бухту, меньшая за Аннаевские пески (в Аннаевскую зимовку).

Благодаря оборудованию берега зимовки ж. д. путями, зимовка здесь, несмотря на явную опасность, как видно из приведенной ниже таблицы, не прекращается. Зимуют как порожние, так и груженые, главным образом нефтяные суда, и суда с разного рода лесными материалами.

За время зимы все они обычно разгружаются, некоторые принимают груз с ж. д. и весною при первой возможности стараются уйти до ледохода в новую бухту, под защиту мола.

Не успевшие укрыться в бухте, суда обречены быть срезанными льдом бурной весною р. Самаркой.

Зимовка в устье р. Самарки одна из старых; в архиве бывш. Округа имеются сведения о зимующих около Самары судах с 1865 года. Однако, начало зимовки приходится искать гораздо раньше.

Все хлебные амбары, выстроены по правому берегу р. Самарки близ устья, главным образом, потому, что этот берег Самарки приглубый и представляет все удобства для нагрузки судов; выстроены они, несомненно давно, кроме того, как уже было отмечено, р. Самарка вскрывается ранее Волги, что даст возможность судам, зимующим в устье р. Самарки грузиться в то время, когда Волга еще покрыта льдом. Это последнее обстоятельство позволяет судам, зимующим в устье р. Самарки отплывать немедленно после окончания ледохода на Волге и проходить плес с сильным течением от Самары до Казани до наибольшего подъема весенней воды, когда течение в Волге здесь не достигнет еще наибольшей быстроты. Вышедшие первым рейсом из Самарки караваны, приплывают к Рыбинску

ранее судов, грузившихся на всех других пристанях, расположенных по Волге выше гор. Самары, Симбирской, Казанской и проч., на которых, по окончании ледохода, суда только что начинают подводиться к нагрузке. Вследствие возможности грузиться в р. Самарке ранее вскрытия Волги, зимующие здесь суда могут делать лишние рейсы, до начала на верхнем плесе Волги мелководия. Пароходы Ярославских купцов Константинова и Поленова, зимовавшие постоянно в устье р. Самарки делали например ежегодно до 8-ми рейсов, тогда как зимующие в других местах, и приходящие в Самару за грузами с места зимовки пароходы считали навигацию удачною, если сделают 5-ть рейсов. Это обстоятельство, собственно и является главной притягательной силой зимовки в р. Самарке.

Здесь мы приводим две таблицы, с количеством зимующих судов: 1—количества судов, зимовавших в устье р. Самарки и 2—количества судов, зимовавших у гор. Самары без указания места зимовки.

1. Таблица количества судов, зимовавших в устье реки Самарки.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1880	6	—	95	101	1899	3	5	59	67
1881	Сведений нет.				1900	—	6	59	65
1882	—	—	21	21	1901	6	8	33	47
1883	Сведений нет.				1902	—	11	64	75
1884	2	5	110	117	1903	9	27	62	98
1885	—	—	95	95	1904	2	6	38	46
1886	1	1	98	100	1905	4	12	66	82
1887	2	—	82	84	1906	4	20	28	52
1888	Сведений нет.				1907	30	—	33	63
1889	3	3	41	47	1908	—	—	28	28
1890	2	4	42	48	1909	3	1	19	23
1891	2	1	36	39	1910	—	—	8	8
1892	2	4	59	65	1911	—	1	2	3
1893	2	12	46	60	1912	—	—	6	6
1894	5	10	41	56	1913	—	2	—	2
1895	4	8	46	58	1914	—	—	—	—
1896	3	12	61	76	1915	—	—	17	17
1897	1	14	51	66	1916	6	—	19	25
1898	1	5	28	34					

Таблица 2—количества зимовавших у гор. Самары судов без подразделения по пунктам.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1865	13	—	161	174	1882	2	5	68	75
1866	1	—	93	94	1883	1	5	151	157
1867	8	—	140	148	1884	—	3	94	97
1868	11	—	125	136	1885	5	2	127	134
1869	—	—	—	—	1886	5	2	113	120
1870	19	—	174	193	1887	3	3	100	106
1871	13	—	155	168	1888	—	—	136	136
1872	9	—	115	124	1889	6	4	114	124
1873	8	—	127	135	1890	6	6	78	90
1874	10	—	123	133	1891	—	—	67	67
1875	7	—	107	114	1892	6	2	67	75
1876	—	—	—	—	1893	1	2	80	83
1877	17	—	178	195	1894	—	—	—	—
1878	18	—	176	194	1895	—	—	—	—
1879	8	—	89	97	1896	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	1897	6	2	87	95
1881	8	—	115	123	1898	—	—	63	63

Важное значение зимовки в р. Самарке заставляло Округ заботиться об ея улучшении. Накапливающиеся в устье реки наносы периодически расчищались землечерпанием.

Количество произведенных Округом землечерпательных работ в разные годы приводится в нижеследующей таблице:

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях	Примечание
1895	3115	14920	За более ранние годы сведения о землечерпательных работах в делах Округа не сохранились.
1898	495	1039	
1903	—	1933	
1906	910	4486	
1907	1251	3540	
1908	3618	8833	
1909	17736	50757	
1910	5190	14877	
1911	5654	19071	
1912	22708	97818	
1913	2807	11488	
1914	2331	14263	
1915	3297	15236	
Итого	—	258261	

Изыскания в р. Самарке производились в целях выяснения потребности и количества землечерпательных работ и для получения данных для проекта устройства бухты и других строительных работ.

Перечисленные изыскания имели более или менее общее значение.

Специальных изысканий в этом районе с целью обследования условий зимовки не производилось. Лишь в 1911 году производились изыскания береговой полосы зимовки, для получения данных к проекту укрепления берега, стоившие 89 руб.

После постройки защитной дамбы в новой бухте, начался усиленный размыв правого берега реки на протяжении около 400 саж., начиная от стрелки и выше. Укрепление устроено в 1915 году на протяжении 438 саж. и выходит несколько на стрелку. Стоимость работ выразилась в сумме 91846 руб.

С устройством Самарских гаваней, количество зимующих судов в устье р. Самарки значительно сократилось.

Ведомость аварий судов от ледохода в устье реки Самарки:

Год.	Весна или осень	Число судов.	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1895	Весна	9	21300	
1899	„	1	80000	
1900	„	8	3930	
1902	„	10	11465	
1903	„	7	2465	Убыток от аварии одного судна неизвест.
1904	„	12	16916	
1906	„	12	44395	
1907	„	2	Неизв.	
1908	„	2	Неизв.	
1911	„	2	500	Убыток от аварии одного судна неизвест.

О каких либо мероприятиях в устье р. Самарки, для улучшения условий зимовки, говорить не приходится, т. к. зимовка эта живет до сих пор скорее традициями, чем необходимостью. Во всяком случае наличность двух искусственных безопасных бассейнов, какими являются Старая и Новая Самарские бухты, вполне удовлетворяет требованиям судоходства, предъявляемым к устью р. Самарки.—Вопрос-же с расширением у гор. Самары зимовочной площади нужно решать не здесь, а где либо в другом, более безопасном месте.

САМАРСКАЯ ГАВАНЬ.

Под этим наименованием объединяются обе зимовки: а) в Старой и б) в Новой бухте.

4. ЗИМОВКА В СТАРОЙ БУХТЕ.

Основные данные.

Расположена у правого берега р. Самарки непосредственно ниже ж. д. моста.

Безопасна от ледохода.

При самом низком горизонте имеет полезную площадь в 15000 кв. саж. и может вместить до 10 груженых и 30 порожних судов.

Нефтяной караван ставить не разрешается.

Имеются близ зимовки ремонтные мастерские и жилые дома для размещения команды.

Городские кварталы расположены на правом берегу зимовки.

Берега бухты затопляются.

Специально оборудованных противопожарных средств пока не имеется.

Ближайшей от Старой бухты зимовкою является Новая бухта (второй бассейн гавани), вход в которую расположен на 1 вер. ниже входа в Старую бухту.

Бассейн бухты и вход в нее требуют периодической подчистки. Глубина входа при самом низком горизонте не менее 10 четв. ширина около 30 саж.

Вход неудобный крутой, позволяющий заходить в бассейн только с коротким возом.

Описание Старой бухты.

Описание Старой бухты. Начало устройства в Самарке гавани было положено в 1892 году Управлением Общественных работ, открытых, главным образом, для доставления заработка нуждающемуся населению, в связи с бывшим в этом году неурожаем. В зиму 1892—93 года помощью рабочих артелей, организованных Управлением работ производились земляные работы по снятию верхних слоев грунта на площади устраиваемой бухты; причем вынимаемая при этом земля шла в тело защитной дамбы. Летом 1893 года дальнейшая разработка бассейна бухты производилась помощью землечерпательной машины и землесоса сист. Базена.

В зиму 1893—4 года в бухте можно было уже поставить на зимовку 3 парохода и 3 баржи.

С этого времени суда ставятся на зимовку здесь ежегодно.

Бассейн бухты имеет в плане трапециоидальную форму: длина бассейна 220—255 саж., ширина 70 саж.

Со стрежневой стороны реки бассейн бухты защищен земляной замощенной продольной дамбой и с нижней (по течению) стороны земляным, также замощенным, молом. Вход в бассейн бухты между молом и головой защитной продольной дамбы имеет ширину 30 саж. Длина защитного мола—220 саж., ширина по верху около 5 саж., откосы двойные. Речной откос насыпи упирается на высоте 1,90 саж. в каменную отсыпку трапециоидального сечения, уложенную на растилочный фашинный тюфяк.

Высота гребня мола 4.50 саж. над нулем Самарского вод. поста.

Внутренний откос мола имеет на высоте 1,50 саж. берму, шириною 3 саж. Надводная часть внутреннего откоса мола опирается в упорный брус. Тело мола с наружной стороны одето фашинной кладкой с землей, покрытой сверху каменной наброской. Площадка мола покрыта плетневыми клетками; внутренний откос от бровки до бермы и по берме одет хворостяным покрывалом, от бровки бермы до упорного бруса каменной мостовой.

Тип поперечного мола такой же, что и у продольного.

Правобережный берег бухты имеет профиль одинаковый с профилем внутреннего откоса продольного защитного мола. Бровка берегового откоса идет на высоте 4.00 саж., далее горизонт площадки (берега) упираются в откос ж. д. насыпи. Бережный откос бухты одет от упорного бруса до бровки мостовой.

Весною 1894 года бухта была передана в ведение Казанского Округа п. с. Осенью этого года, благодаря усиленному землечерпанию, в бухте могли стать на зимовку 11 пароходов и одна из работавших в ней землечерпательных машин.

Внезапный сильный ледоход весною 1895 года показал, что зимовка в бухте вполне надежная; ни одно судно из зимовавших в бухте от ледохода не пострадало, тогда как значительная часть каравана стоящего ниже бухты в р. Самарке была сорвана льдом и вынесена на Волгу.

Крупная авария с судами, зимовавшими в р. Самарке, в 1895 году показала, насколько стоянка судов зимою в р. Самарке подвержена случайностям и риску. С другой стороны других удобных и безопасных зимовок около Самары не имелось, т. к. ближайший безопасный затон Поджабный находится в 7 верстах от города и, кроме того, расположен у противоположного правого берега, благодаря чему связь с ним во время распутицы, перед подвижками льда, прерывается.

Все это вместе взятое выдвинуло на очередь вопрос о необходимости устройства в Самарском порте искусственного затона, который бы возможно полнее удовлетворял зимовочные нужды Самарского каравана.

В этих целях Правление Казанского Округа решило использовать реку Самарку и предложило в 1897 году заведывающему Сызранским техн. участком разработать проект расширения Самарской бухты до размеров, удовлетворяющих потребностям судоходства.

В настоящее время Старой Самарской бухтой пользуются главным образом пароходы и отчасти порожние непаровые суда.

Количество и последовательный рост зимующего здесь каравана приводится в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1893	3	—	3	6	1905	32	—	—	32
1894	12	—	1	13	1906	Сведений нет.			
1895	17	—	1	18	1907				
1896	16	—	1	17	1908	16	—	4	20
1897	20	—	—	20	1909	33	—	2	35
1898	2	—	1	3	1910	34	—	15	49
1899	19	—	7	26	1911	32	—	15	47
1900	25	—	5	30	1912	32	—	14	46
1901	Сведений нет.				1913	33	—	38	71
1902	31	—	5	36	1914	35	—	6	41
1903	21	—	—	21	1915	26	—	8	34
1904	31	—	1	32	1916	19	5	16	40

Точную сумму стоимости устройства Старой бухты установить не представляется возможным за неимением данных по расходам казны, вызванным организацией и производством упомянутых выше общественных работ, положивших начало постройки.

В круглых цифрах стоимость бухты выражается цифрой 250 тыс. рублей.

Из этой суммы большая часть, в размере 163665 руб. падает на расходы по землечерпанию.

Таблица землечерпательных работ.

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях
1893	2010	6180
1894	3231	9177
1895	3121	14920
1897	584	1332
1907	10835	30663
1908	22507	60988
1909	3554	8174
1911	8337	29346
1912	42	173
1913	1020	2712
Итого.	52241 куб. саж.	163665

Для дальнейшего улучшения условий зимовки в Старой бухте необходимо:

1. Проложить вдоль бережной полосы бассейна бухты водопроводную пожарную магистраль с достаточным количеством приемных кранов.

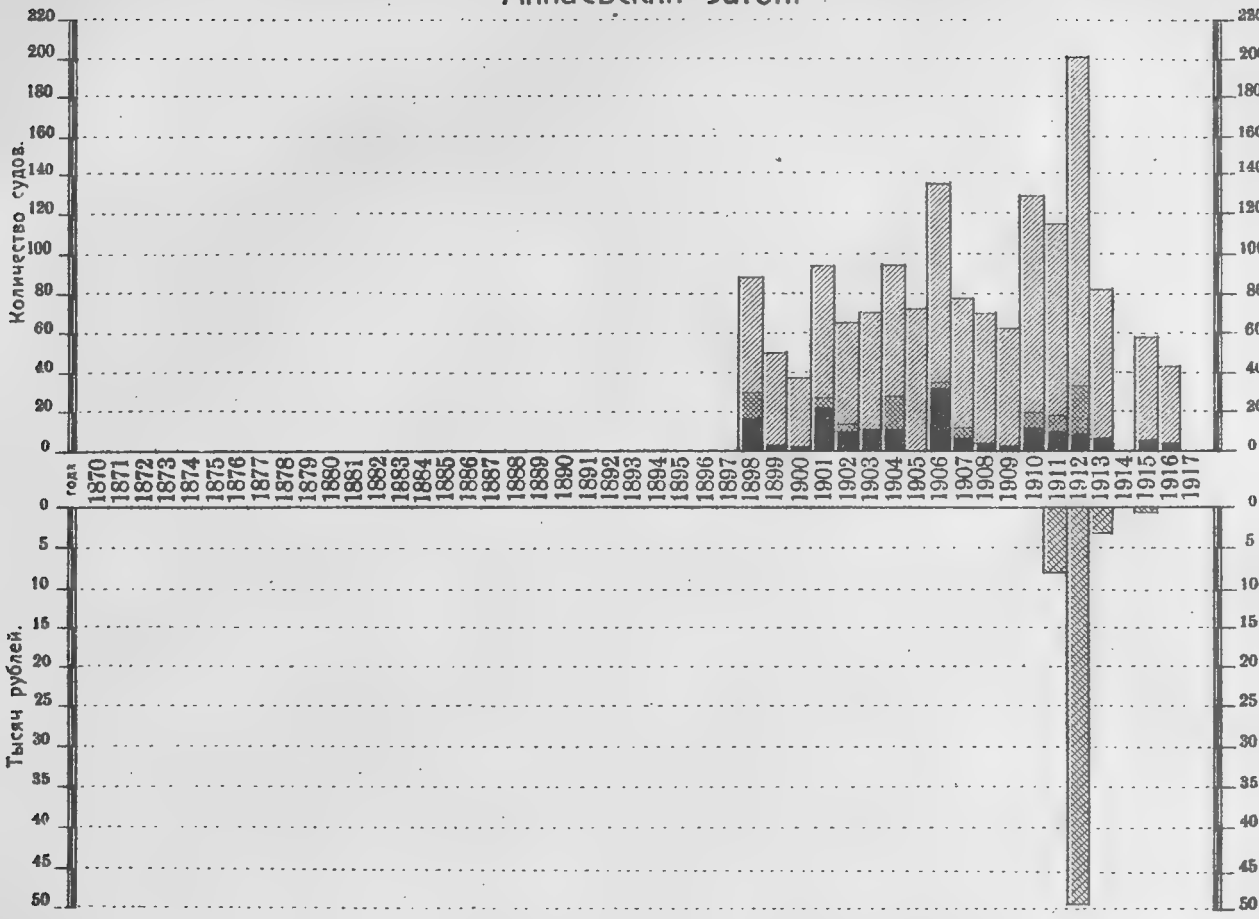
2. Устроить на территории бухты электрическое освещение.

3. Построить просторные ремонтные мастерские и вблизи них эллинг для обсушки и осмотра ремонтируемых судов, использовав выпутый для эллинга грунт под насыпь для мастерских.

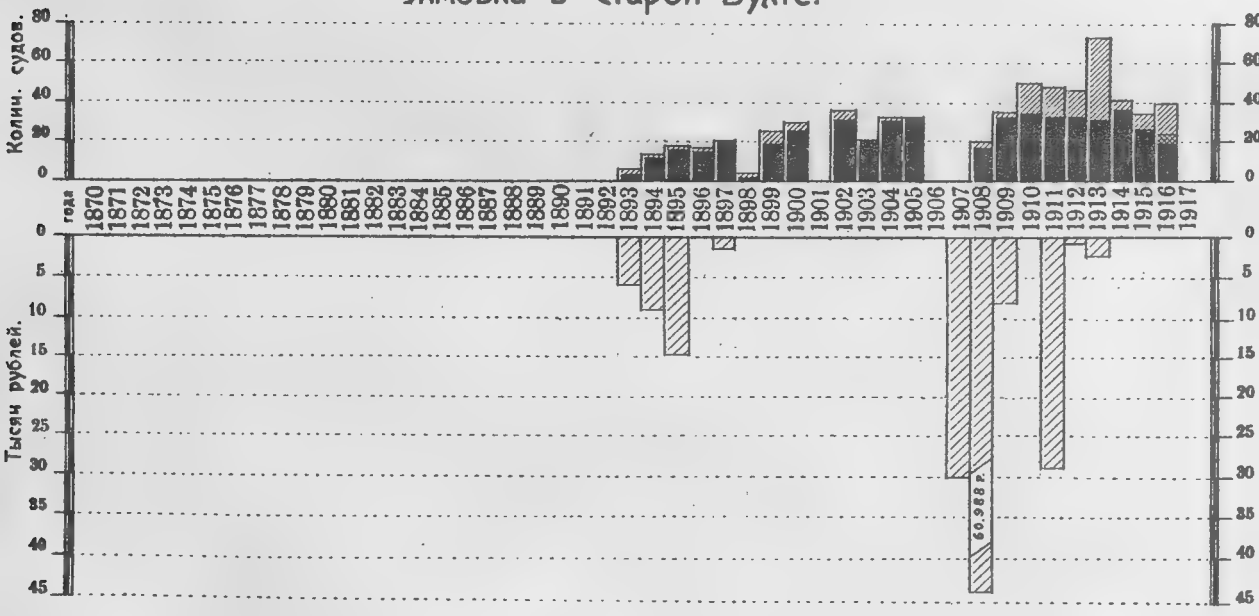
4. Углубить бассейн бухты до 12 четв. ниже нуля Самарского вод. поста и

5. Произвести капитальный ремонт мостовых внутренних откосов бухты.

Аннаевский затон.



зимовка в Старой Бухте.



Паросия суда

Непаровыя суда { *Негруженыя* / *Груженыя* }

Землечерпательныя работы

Строительныя работы

Изысканія

ЗИМОВКА В НОВОЙ БУХТЕ.

Основные данные.

Расположена у правого берега р. Самарки непосредственно ниже Старой бухты.

Безопасна от ледохода.

При низком горизонте бассейн бухты может вместить 50 груженых и столько же порожних судов. Глубина бассейна при низком горизонте колеблется от 15 до 20 четвертей.

Нефтяной караван не ставится.

При затоне имеются два элеватора, складочные помещения; ремонтных мастерских нет, т. к. сама бухта приспособлена главным образом для зимовки непаровых судов и перегрузочных операций.

Незатопляемые берега бухты оборудованы под'ездными ж. д. путями.

К правому берегу бассейна бухты непосредственно примыкают кварталы города Самары.

Берега бухты не затопляются.

Специальных противопожарных приспособлений пока нет.

Ближайшею безопасной зимовкою будет Старая бухта, расположенная на 1 версту вверх по р. Самарке.

Как самый бассейн бухты, так и вход в него требуют периодической подчистки.

Вход в бухту узок и не совсем удобен из-за кривизны.

Описание Новой бухты.

Описание Новой бухты. Новая Самарская бухта приспособлена как для зимовки судов, в то же время является главным погрузочным хлебным пунктом Самарского порта и передаточным пунком для грузов, идущих с воды на ж. дорогу и обратно. По берегу бухты пролегают железнодорожные колеи, обслуживающие причальную линию бухты. Здесь же расположены многочисленные хлебные амбары, вмещающие миллионы пудов хлеба и имеются два элеватора, правительственный—емкостью до 3 миллионов пудов и ж. д. емкостью 300 тыс. пудов.

В смысле оборудования и удобства для грузовых операций Новая Самарская бухта является лучшею на Волге.

Длина бассейна бухты около 480 саж., ширина его колеблется от 20 саж. у входа до 60 саж. в наиболее уширенной части. Длина причальной линии $2^1/_2$ версты.

От р. Самарки бассейн гавани огражден незатопляемой дамбой сопрягающейся в верхней части с поперечным молом Старой бухты.

Площадка защитной дамбы имеет ширину 10,35 саж., достаточную для проложения грунтовой дороги, двухколейных железнодорожных путей и для постройки складочных помещений.

Речной откос дамбы упирается в каменную отсыпь высотою в 1,90 саж. над нулем Самарского вод. поста, уложенную на фашинный тюфяк.

Откосу придан полуторный уклон; у подошвы его имеется берма, шириною 1,50 саж. Откос и берма до бровки одеты каменной мостовой.

Внутренний откос защитной дамбы, от бермы, спускается к бассейну бухты полуторным уклоном. На высоте 3,50 саж. он

имеет берму шириною 5,00 саж.; далее идет снова тем же полуторным уклоном и на высоте 1,50 саж. от нуля Самарского поста преломляется новой бермой шириной в 1,00 саж. и, идя далее двойным уклоном, упирается на высоте 0,50 саж. в упорный брус.

Бережной профиль бассейна имеет совершенно такой же профиль, что и внутренний профиль дамбы, с тою лишь разницей, что ширина большой проезжей бермы не 5,00 саж., как у дамбы, а от 6,00 до 8,00 саж. Берма эта упирается здесь в железнодорожную насыпь. Откосы бассейна бухты одеты каменной мостовой.

Вопрос об расширении Самарской гавани встал на очередь после весенней катастрофы с караваном, зазимовавшим осенью 1894 года в устье р. Самарки. Бурный весенний ледоход 1895 г. вынес более 20 хлебных баржей на Волгу и только случайное обстоятельство спасло их от полного уничтожения.

Кроме того, расширения гавани требовал и рост производительности Самарского края, а также постройка Сибирской ж. д., которые в значительной степени увеличили грузооборот Самарских пристаней и в особенности нефтяных продуктов, идущих через Самару для Сибирской ж. д. и обслуживаемого ею обширного района.

Естественным и наиболее рациональным решением вопроса о расширении Самарской гавани было устройство в той же р. Самарке, рядом с существующей Старой небольшой бухтой, второго ковша, более обширного по размеру. Наиболее подходящим местом для этого явился правый берег р. Самарки непосредственно вниз от поперечного защитного мола Старой бухты. Здесь проходит Волжская ж. д. ветка, своими укрепленными откосами служащая как бы гранью Новой бухты с городской стороны; при этом все прибрежные амбары и оба элеватора—служащие главной притягательной силой для скапливающегося осенью в устье р. Самарки каравана—попадали в район бухты.

Со стороны р. Самарки бухта защищена дамбой, направление которой в плане придано такое, чтобы она, стесняя излишнюю ширину русла этой части Самарки, способствовала бы проносу отлагающихся здесь наносов.

Дно бассейна спроектировано к глубине позволяющей использовать его не только как зимовочный пункт, но и как представляющий удобство гавани для передачи грузов из городских амбаров и с ж. д. на воду и обратно в течение всей навигации в то же время глубина бассейна гавани не превышает глубины, какую возможно иметь в р. Самарке от устья до входа в бухту. Все эти условия вместе с хорошей и просторной причальной полосой новой бухты представляют значительные выгоды для хлебных и нефтяных операций, составляющих главный грузооборот Самарского порта.

Суда, назначенные для погрузки хлеба из прилегающих к бухте амбаров, имея достаточную глубину под собою, не дожидаясь прибыли воды, могут без опасения начинать погрузку до вскрытия Самарки и производить ее не спеша, без излишней переплаты. Для некоторой же части хлеба, назначенной к отправке, ставшие на зиму в Новой бухте надежные баржи могут заменять собою зернохранилища, от чего удешевляется как расход по перевалке, так и по хранению.

Увеличилась и удешевилась с постройкой Новой бухты и доставка нефтяных грузов, следуемых с Волги на железную дорогу. Нефтянки, вместо того, чтобы ждать спада воды с затопляемой Самарской стрелки, чтобы могла начать работу затопляемая Волжская ветка, теперь могут свободно разгружаться у ж. д. путей незатопляемого защитного мола гавани. Единственным неудобством, мешающим интенсивности грузовых операций Самарской гавани, является плашкоутный мост, соединяющий городскую сторону с Засамарской слободой, расположенный ниже входа в гавань. Присутствие наплавного моста на Самарке сильно стесняет маневрирование с судами, подходящими с Волги в гавань и обратно. Это архаическое сооружение на судоходной реке необходимо возможно скорее заменить постоянным мостом.

Первоначальный проект устройства Новый бухты был составлен в 1897 году, затем в продолжение ряда лет он подвергался неоднократным изменениям.

Утвержденный в 1904 году, проект Новой бухты был задержан исполнением из-за начавшейся тогда Японской войны, стеснившей отпуск кредитов.

Начало работ в Новой бухте было положено в зиму 1906—7 г.г. продовольственными работами для нуждающегося населения края.

В 1913 году постройка Самарской гавани была окончена.

Зимовка судов в Новой бухте, в виду ея исключительно важного значения, началась, как видно из прилагаемой здесь таблицы, значительно раньше окончания работ.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1908	16	—	6	22	1913	5	3	41	49
1909	12	—	25	37	1914	12	4	57	73
1910	1	—	15	16	1915	14	1	48	53
1911	2	3	19	24	1916	4	6	81	91
1912	12	1	11	24					

Из таблицы видно, что с каждым годом зимовка в Новой бухте растет и что уже в 1916 г. почти вся полезная площадь бассейна бухты была использована под зимующий караван.

Расходы казны по постройке Новой бухты до 1915 г.*) выразились в сумме 1114570 руб., при чем главная часть расходов падает на земляные и землечерпательные работы:

*) За более поздние годы сведения находятся в Областном Управлении и у Самарского Рупвода.

Год	Количество вынутого грунта	Сумма в рублях
1907	22769	37797
1908	5060	11790
1909	698	1605
1910	8763	29082
1911	20525	60136
1912	20221	82069
1913	38756	47909
1914	314	1740
Итого.	117106 к. с.	272128 р.

Главный расход строительных работ падает на устройство мостовых для защиты береговых откосов от размыва и на продовольственные работы.

Года	Наименование работ	Сумма в рублях
Зима 1906-7	Продовольственные работы	347942
1907	Заготовка камня	2057
Зима 1908-9	Подготовительные работы по укладке основных тюфяков	10727
1909	Устройство мостовых и др. раб. . . .	110665
„	Закрепление вынутого землечерпанием грунта	1647
1910	Мостовые и земляные работы в бухте.	98537
„	Постройка временного моста для доставки земли в защитный мол из-за Самарки	6243
„	Устройство заграждений для закрепления грунта	1039
1911	Устройство мостовых и др. работы . .	154398

Года	Наименование работ	Сумма в рублях
1911	Устройство заградительных валов . .	3056
„	Ремонт береговых укреплений	16060
1912	Устройство заградительных валов для землечерпательных работ	2603
1913	Устройство мостовых и др. раб. . . .	32393
„	Устройство приспособлений для земляных работ	1857
1914	Ремонт мостовых	6190
„	Расходы по оборудованию гавани . . .	43435
	ИТОГО . . .	838849

На изыскания в связи с работами по устройству Новой бухты израсходовано—3593 руб.

Год	Цель изысканий	Сумма в рублях
1895	Получение данных для проекта уширения площади бухты	846
1896	Исследование происшедших в русле Самарки изменений	741
1906	Составление плана Самарки	200
1909	Т о ж е	300
1910	Закрепление постоянной магистрали .	119
1910-11	Для составления исполнительн. проекта.	600
1912	Обследование состояния береговых укреплений	146
1913	Выяснение потребности землечерпательных работ	219
„	Для составления проекта укрепления берега	137
1914	Для землечерпательных работ	285
	ИТОГО . . .	3593

Насущнейшею потребностью Новой бухты в настоящее время является прокладка на ее территории водопроводной пожарной магистрали и устройство электрического освещения. Обе эти меры крайне необходимы в целях большего обеспечения гавани в пожарном отношении. На очереди также оборудование пристанской линии ж. д. путями и механическими приспособлениями для погрузки и выгрузки и складочными помещениями на моле. Кроме того необходимо построить дом для администрации гавани.

Полное использование гавани и беспрерывная связь ее с Волгой возможна лишь с уничтожением плашкоутного моста на р. Самарке, заменою его постоянным позволяющим подходить к гавани с Волги при любом горизонте без задержек и остановок.

За пользование гаванью у г. Самары с 1 Июня 1915 года на десятилетний срок был установлен сбор с судов и грузов на следующих основаниях:

1. С судов всякого рода, зимующих в гавани, а равно вводимых в нее для защиты от осеннего либо весеннего ледохода взимается по 30 к. с квадратной сажени площади судна, измеряемой по наибольшей длине и ширине его, а с судов с механическими двигателями сверх того: с паровых—по 10 к. с квадратного фута площади нагрева парового котла и с прочих—с каждой эффективной силы машины судна, соответственно отношению этой силы к квадратному футу площади нагрева парового котла и расчету сбора в 10 к. с квадратного фута площади нагрева котла.

2. С судов, остающихся в гавани свыше времени, назначенного для совершения перегрузочной операции в гавани по правилам пользования ею (ст. 7), взимается по 10 коп. в сутки с погонной сажени длины судна.

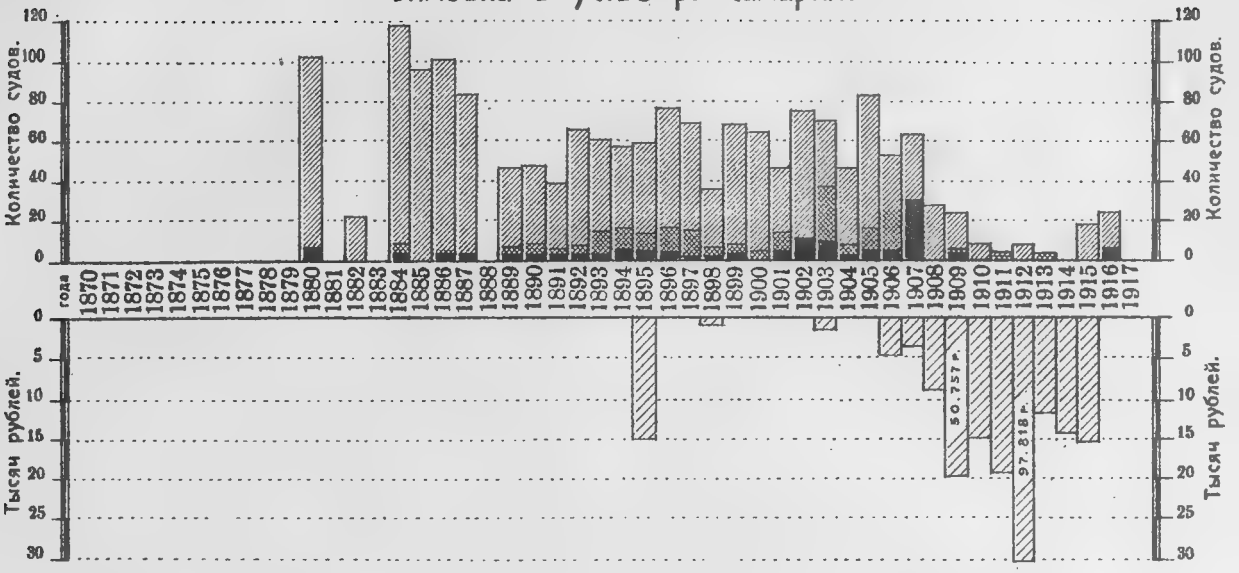
3. С грузов, выгружаемых или нагружаемых в гавани, а равно и с находящихся на судах, зимующих в гавани или введенных в нее для защиты от осеннего или весеннего ледохода, взимается сбор не свыше следующего: со всех грузов, кроме особо поименованных ниже—1 к. с пуда; с хлебных грузов в зерне—½ коп. с пуда, с камня—90 к. с кубической сажени; с дров—30 коп. с кубической сажени, с кирпича—30 к. с 1000 штук и с лесных строительных материалов, в зависимости от длины и толщины предмета, от 3 до 8 коп. со штуки.

4. С грузов, нагружаемых на суда, зимующие в гавани, или вводимые в нее для защиты от осеннего либо весеннего ледохода, а равно и с выгружаемых, с сих судов, сбор взимается в полуторном размере ставок, установленных для данного груза по статьям 3 и 7 сего отдела.

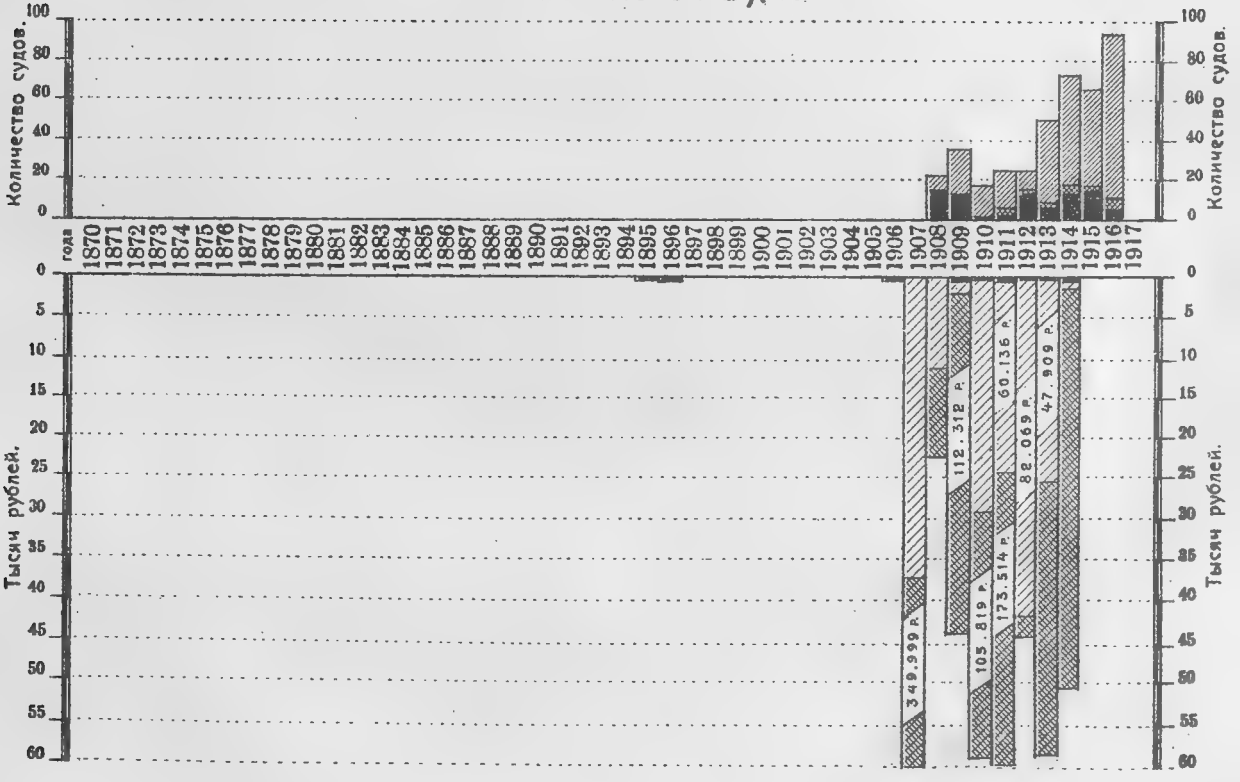
5. Пассажирский багаж от уплаты сбора освобождается.

6. Сборы с судов, зимующих в гавани, или введенных в нее для защиты осеннего или весеннего ледохода, а равно с грузов, находящихся на сих судах взимаются в районе двух искусственных бассейнов Самарской гавани. Прочие, предусмотренные настоящим узаконением, сборы взимаются в районе как упомянутых бассейнов, так и всего пространства р. Самарки и правого ее берега—ниже означенных бассейнов до впадения ее в р. Волгу.

зимовка в устье р. Самарки.



зимовка в Новой Бухте



Паровыя суда

Непаровыя суда { *Неруженыя*, *Груженыя* }

Землечерпательныя работы

Строительныя работы

Изыскания

6. ЗАТОН СУХАЯ САМАРКА.

Основные данные.

Расположен у левого берега р. Волги на 2 вер. ниже устья р. Самарки и гор. Самары.

Безопасен от ледохода.

Разработанная полезная площадь затона более 15000 кв. саж., пригодна для постановки на ниской воде для 15 груженых и 20 порожних судов.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Зимовочных помещений для команды и ремонтных мастерских нет.

Ближайший населенный пункт, Засамарская слобода, расположена в $2^1/_2$ верстах от затона.

Берега затона затопляются на высоту более 2 саж.

Противопожарные средства могут быть только на зазимовавших судах.

Ближайшим безопасным зимовочным пунктом вверх от Сухой Самарки будет Самарская гавань в 3 верстах, вниз по Волге Поджабный затон в 5 верстах.

Заиление затона медленное, требуется периодическая подчистка устья.

Вход в затон удобный, прямой.

Описание затона. Проток Сухая Самарка начинается от устья р. Самарки высоким песчаным наносом, затем, постепенно понижаясь, пески, близь устья впадающей в проток речки Татьянки, пропадают. От Волги затон отделен Коровьим островом. **Описание затона.**

В 60-х годах по левому берегу Сухой Самарки были расположены салотопни и весною здесь шла погрузка сала из салотопных амбаров.

После катастрофы с караваном весной 1862 года зимовавшим в устье р. Самарки, поднимался вопрос об приспособлении Сухой Самарки для зимовки. Пиские, затопляемые весною на высоту более 2-х сажен берега и оторванность от населенного пункта делают Сухую Самарку мало пригодной для зимовки. Несмотря на полную безопасность и удобный подход к ней с Волги, в Сухой Самарке до последнего времени суда зимовали очень редко и в весьма ограниченном количестве 1—2 судна не более. Между тем представителями Волжской нефтяной промышленности через членов Совета С'езда судовладельцев вопрос о необходимой расчистке и углублении Сухой Самарки землечерпанием поднимался неоднократно и очень настойчиво.

Благодаря энергии этой группы промышленников Округом было приступлено в 1911 году к капитальной разработке нижней части протока землечерпанием.

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях
1911	2850	10032
1913	4627	20359
1914	11497	49954
1915	24118	90900
	Итого.. 43092	171245

Затем, для полного ограждения зимовки со стороны верхового льда в протоке, ниже устья р. Татьянки в 1913 г. было построено 18 ледорезов и два свайных куста, обошедшиеся казне в 18518 рублей.

Наконец, в целях выяснения условий зимовки, потребностей и количества землечерпательных работ, здесь, начиная с 1909 года, неоднократно производились изыскания, расход на которые выразился до 1917 года в сумме 850 руб.

Таким образом до последнего времени Государством израсходовано на улучшение и разработки Сухой Самарки— 190013 руб. Сумма весьма солидная, а по сравнению с использованием зимовки совершенно ненужная, бесполезная и по меньшей мере преждевременная.

Зимовка в Сухой Самарке может развиться:

1. Или с оживлением ее, с каковой целью необходимо к левому коренному берегу зимовки подойти железнодорожным путем от станции Кряж, а Коровий остров соединить с Засамарской слободой дамбой, устроив на нем незатопляемую территорию и выстроить на ней зимовки;

2. Или после окончательной засыпки входа в Поджабный затон и таким образом потерей для нефтяного каравана этого затона. За последние годы, впрочем после рассадки ивняка по пескам ухвостья, засыпка входа в Поджабный затон сильно уменьшилась;

3. Или, наконец, с ростом числа зимующего каравана и переполнения всех других Самарских зимовок часть судов вынуждена будет искать убежища в Сухой Самарке.

7. ПОДЖАБНЫЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен на правом берегу Волги в ухвостье Поджабного острова при впадении в Волгу Рождественской воложки в 9 верстах ниже гор. Самары.

Вполне безопасен от ледохода.

При средне-ниской воде может вместить до 150 судов, из которых половина груженых. При самой ниской воде вмещает до 100 судов, в том числе 45 груженых.

Ставится почти исключительно нефтяной караван.

При затоне имеются жилые помещения для команды и временные ремонтные мастерские.

До ближайшего от затона селения 5 верст.

Противопожарные средства могут быть только на судах.

Ближайшим безопасным затоном от Поджабного в 6 верстах вверх по Волге является Сухая Самарка, вниз по Волге небольшой Печерский затон, в 68 верст.

Затон требует ежегодной расчистки входа.

Нижняя часть затона и вход сильно заносится песками.

Описание затона

Описание затона. Поджабный затон, расположенный у устья Рождественской воложки, на правом берегу Волги в 9 верстах от гор. Самары, до последнего времени служил местом зимовки нефтяного каравана.

Несмотря на наличность около гор. Самары другой зимовки не менее безопасной чем Поджабный затон—какою является Сухая Самарка—суда с наливными грузами группировались на зиму преимущественно в Поджабном затоне, поэтому-несмотря на то, что вход в затон с каждым годом все более и более заносится песками Рождественской воложки и, что, при естественном состоянии, он давно бы уже превратился в озеро, конечно, совершенно непригодное для зимовки и таким образом умер бы как многие Волжские затоны—его приходится поддерживать путем усиленного землечерпания.

В настоящем своем состоянии затон имеет вид продолговатого озера, соединяющегося с Волгой искусственным каналом. Длина его при наинисшем горизонте около 500 саж., ширина от 20 до 80 саж.; длина канала около 300 саж., средняя ширина 20 саж. Со стороны Волги затон защищает от ледохода довольно высокий, поросший кустарником, полуостров, со стороны Рождественской воложки, незатопляемая при ледоходе, песчаная коса. Сам по себе затон—как зимовочный пункт—очень удобный и вполне безопасный, в нем может поместиться до 150 судов.

Грунт затона илисто-песчаный.

В 1870 г. несколько ниже Самары находился большой остров (Поджабный), отделенный от правого коренного берега широким протоком (нижний проток Рождественской воложки), в который впадала тогда Рождественская воложка. В ухвостье острова имелся небольшой глубокий, но плохо защищенный от Волги, залив, из которого впоследствии и образовался нынешний затон.

С течением времени (план Волжской описной партии) проток у приверха острова заносился, отделяющая залив от Волги коса выросла уже настолько, что в 1882 году залив сделался пригодным для зимовки.

В конце 80-х годов верхняя часть протока до Рождественской воложки была совершенно занесена, нижняя же сделалась как бы продолжением воложки. В то же время увеличилась и затонная коса, так что в 1889 году (план инж. Юшкова) самый

затон при нулевом горизонте Самарского вод. поста имел около 1200 саж. в длину и в среднем около 90 саж. в ширину, а вход в него был через устье Рождественской воложки. Причем суда могли ставиться на зимовку только в нижней части затона, так как верховье его и в то время было очень мелким.

В первые годы минувшего десятилетия в устье Рождественской воложки началось усиленное отложение выносимых из нее наносов.

На плане затона, снятом в 1902 году и отнесенном к нулю Самарского вод. поста, воложка уже не соединяется с Волгою, а вход в затон хотя и остается пока свободным, но уже значится обмелевшим. В следующем 1903 году новым отложением наносов из Рождественской воложки затон оказался отрезанным от Волги и его пришлось расчищать землечерпательной машиной. Затем в последующие годы и до настоящего времени зимовка в нем была возможна лишь при непременном условии ежегодного прорытия искусственного канала.

Чтобы, хотя отчасти ослабить процесс засорения входного канала затона наносами из Рождественской воложки, осенью 1912 года на ухвостье песчаной косы в устье воложки и в верховье нижнего протока производились опытные работы по закреплению песков ивовыми рассадками и плетневыми заборами.

Суда зимуют в затоне с 1882 года.

За первое десятилетие ежегодный караван равнялся в среднем 34 суд. Следующее 10-ти летие (1892—1901 г.) дало увеличение каравана в среднем до 48 судов. За период 1900—1911 г. г. ежегодно зимующий караван достиг в среднем 61 судна.

Погодное распределение зимующих судов таково:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	6	1	4	11	1900	5	26	20	51
1883	12	3	6	21	1901	14	24	31	69
1884	13	10	16	39	1902	4	50	13	67
1885	11	22	8	41	1903	6	32	42	80
1886	9	11	2	22	1904	7	30	40	77
1887	12	6	13	31	1905	6	36	38	80
1888	5	11	85	101	1906	6	21	38	65
1889	6	5	12	23	1907	3	29	29	61
1890	7	9	9	25	1908	3	32	32	67
1891	9	5	20	34	1909	2	28	13	43
1892	12	8	22	42	1910	2	25	15	42
1893	5	19	12	36	1911	—	—	43	43
1894	1	19	10	30	1912	2	—	2	4
1895	3	27	17	47	1913	1	27	15	43
1896	8	30	17	55	1914	—	25	13	38
1897	4	25	18	47	1915	—	23	9	32
1898	7	28	19	54	1916	—	19	5	24
1899	7	24	22	53					

Все затраты казны на поддержание Поджабного затона до 1916 года составляют—200928 р., из которых землечерпание для расчистки входа стоило—194127 руб. строительные работы (рассадка ивняка и плетни)—6085 руб. и изыскания—716 рублей.

Детально расходы распределяются так:

Землечерпательные работы:

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях
1903	4619	7451
1904	9299	6919
1905	6269	9968
1906	5979	16476
1907	9054	25623
1908	6891	10130
1909	4890	12920
1910	4564	17064
1911	8541	24235
1912	7360	28356
1913	4623	18017
1914	2855	15817
1915	268	1142
Итого .	—	194127

Рассадка ивняка по пескам в Поджабном затоне началась в 1911 году.

Год	Наименование работ	Сумма в рублях
1911	Рассадка ивняка	1725
1912	Рассадка ивняка	2450
1913	Производство посадок черенками	1250
1913	Рассадка ивняка	660
	Итого.	6085

Изыскания в затоне производились главным образом в целях выяснения потребности и количества землечерпательных работ.

Год	Цель изысканий	Стоимость в рублях	Примечание
1902	Составление плана затона	200	
1910	Изыскания для землечерпания . . .	70	С 1903 г. по 1910 г. изыскания производились в затоне техническим персоналом, работавших в затоне землечерп. машин, из сумм на действие снаряда.
1911	Изыскания для землечерпания . . .	75	
1912	Изыскания для землечерпания . . .	100	
1913	Тоже	71	
1914	Тоже	95	
1916	Тоже	105	
	Итого	716	

Из приведенных цифр видно, что средний ежегодный расход на поддержание затона за время 1903—1915 г. г. выражается суммой—20093 руб. Принимая, что в среднем, за тот-же промежуток времени ежегодно зимовало 52 судна, на каждое зимовавшее судно падет расход в 386 руб.

Рассадка ивняка на песках ухвостья затона в значительной степени улучшила условия зимовки в затоне.

Вход в затон теперь заносится значительно меньше, чем прежде, благодаря чему потребность в постоянной расчистке его за последнее время упали.

Надо однако сказать, что при наличности для нефтяного каравана зимовки в Сухой Самарке—расходы на поддержание Поджабного затона будут не целесообразными; тем более, что никаких удобств для каравана Поджабная зимовка не представляет. Единственная притягательная сила затона—имеющая в нем жилые дома, которые с меньшими затратами для Государства можно перенести в Сухую Самарку, оставив Поджабный затон в его естественном состоянии.

Вниз от Самарского порта крупным зимовочным пунктом хотя и небезопасным от ледохода является зимовка у с. Батраков. Между этими двумя пунктами имеется ряд небольших зимовочных укрытий и затонов, где застигнутые льдом осенью караваны могут зазимовать в относительной безопасности.

Пункты эти следующие:

Зимовка у с. Винновки.

Зимовка у с Винновки расположена у правого берега р. Волги, под грядой.

Зимовка опасная. Ставятся здесь только непаровые суда—главным образом мелкие порожние суда местных собственников

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1896	—	—	8	8	1907	—	—	10	10
1897	—	—	—	—	1908	—	—	6	6
1898	—	—	9	9	1909	—	—	8	8
1899	—	—	8	8	1910	—	—	7	7
1900	—	—	10	10	1911	—	—	10	10
1901	—	—	12	12	1912	—	—	9	9
1902	—	—	10	10	1913	—	—	8	8
1903	—	—	12	12	1914	—	—	—	—
1904	—	—	3	3	1915	—	—	9	9
1905	—	—	6	6	1916	—	—	6	6
1906	—	—	10	10	1917	—	—	9	9

Зимовка у с. Ермаково у правого берега реки, пониже села, под песками побочня, которыми зазимовавший караван обычно защищается от осеннего льда.

Зимовка у с. Ермаково.

Весною судам приходится искать себе убежище вдоль берега, т. к. побочень низкий и весенний лед идет через него.

Зимуют преимущественно порожние непаровые суда в количестве от 1 до 15.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1896	—	—	4	4	1907	—	—	6	6
1897	—	—	—	—	1908	—	—	7	7
1898	—	—	4	4	1909	—	—	7	7
1899	—	—	7	7	1910	1	—	14	15
1900	1	2	5	8	1911	—	—	7	7
1901	1	—	7	8	1912	—	—	3	3
1902	—	—	3	3	1913	—	—	5	5
1903	—	—	11	11	1914	—	—	—	—
1304	—	—	8	8	1915	—	5	2	7
1905	—	—	9	9	1916	—	—	7	7
1906	—	—	8	8	1917	—	—	4	4

Зимовка в устье р. Безенчук.

Зимовка в устье р. Безенчук у левого берега р. Волги повыше Екатериновскнх меженних пристаней. Представляет из себя довольно хорошее прикрытие для небольшого каравана.

Хотя зимовка не безопасна: так весной 1903 года льдом срезало здесь баржу; такая же авария имела место и в 1914 году,—но затопляемость берегов ее и отдаленность от населенного пункта делают зимовку мало обитаемой. Обычно здесь зимуют местные пароходные пристани и суда Екатериновских граждан. Ни зимовочных помещений, ни противопожарных средств при зимовке нет. Здесь могут укрываться как порожние, так и груженые суда. Количество зимующих в устье р. Безенчука судов колеблется от 0 до 14.

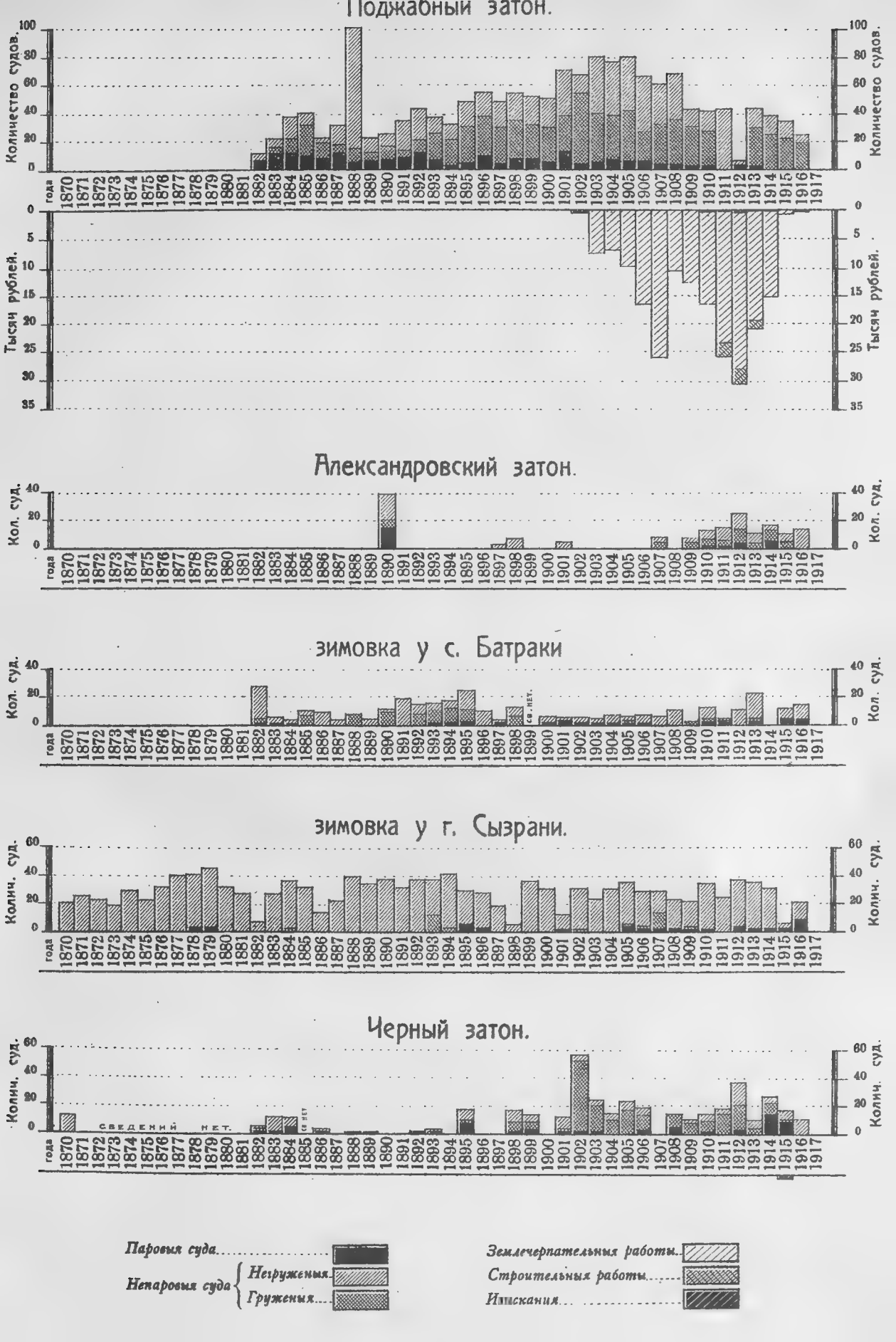
Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1910	—	—	10	10	1914	—	6	1	7
1911	—	—	14	14	1915	—	5	1	6
1912	—	—	3	3	1916	—	—	8	8
1913	—	—	—	—	1917	—	—	—	—

В Кольцовской воложке

В Кольцовской воложке, против Безенчукской зимовки, имеется небезопасная зимовка у с. Мордовки, где зимуют преимущественно непаровые суда местных владельцев в количестве от 3 до 12.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1910	—	—	3	3	1914	2	1	—	3
1911	—	—	8	8	1915	—	—	5	5
1912	—	—	4	4	1916	—	—	12	12
1913	—	—	—	—	1916	—	—	7	7

Ниже с. Мордова за последние годы ставится на зиму 1—3 судна у с. Брусян.


Поджабный затон.
Количество судов.
Тысяч рублей.
Александровский затон.
Кол. суд.
зимовка у с. Батраки
Кол. суд.
зимовка у г. Сызрани.
Колич. суд.
Черный затон.
Колич. суд.
года
СВЕДЕНИЙ НЕТ.
Паровыя суда
Непаровыя суда
Неруженыя
Груженыя
Землечерпательныя работы
Строительныя работы
Изыскания

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1912	—	—	—	—	1915	—	—	—	—
1913	—	—	—	—	1916	—	—	3	3
1914	—	1	—	1	1917	—	—	3	3

Печерский затон.

Печерский затон расположен у левого берега реки, против с. Печерского, на 15 верст выше Сызранского ж. д. моста.

От Волги затон отделен высокими песками побочня, защищающими стоящий в нем караван в первый наиболее опасный период ледохода. При высоком горизонте побочень затопляется. При средне-низком горизонте глубина входа в затон не менее 10 четв. глубина внутри от 18 до 25 четв. арш. полезная площадь затона около 8000 кв. саж.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Помещений для команды и ремонтных мастерских при затоне нет; ставятся временные зимовки. Ближайшее от затона жилое помещение—с. Печерское—расположено у противоположного правого берега реки, против затона.

Берега затона в половодье затопляются на высоту до $2^1/_2$ саж. Противопожарных средств при затоне не имеется.

Ближайшей от Печерского затона крупной зимовкой, вверх от Печерского будет Поджабный затон, в 68 верстах, вниз по реке, зимовка в с. Батраки, в 25 верстах. Самый затон засоряется слабо, вход в него довольно сильно.

Зимовка в Печерском затоне сделалась возможною лишь сначала девятисотых годов, когда передвигающиеся пески побочня образовали защитную косу. Сведения о зимующем здесь караване имеются в делах бывшего округа п. с. с 1904 г., ежегодною зимовка стала только с 1908 года

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1904	—	—	8	8	1911	—	—	9	9
1905	—	—	—	—	1912	—	—	4	4
1906	—	—	—	—	1913	—	—	13	13
1907	—	—	—	—	1914	—	—	12	12
1908	—	—	6	6	1915	—	—	4	4
1909	—	—	10	10	1916	—	—	5	5
1910	—	—	7	7	1917	—	—	4	4

Печерский затон по своему образованию принадлежит к временным затонам, существование его зависит всецело от дальнейших перереформирований образовавшего его песчаного побочня. Как затон убежище его можно поддерживать периодической подчисткой входа.

У села Печерского ставится небольшой караван непаровых судов местных владельцев.

Зимовка опасная.

Сведения о караване имеются с 1898 г.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1898	—	—	4	4	1908	—	—	1	1
1899	—	—	8	8	1909	—	—	—	—
1900	—	—	7	7	1910	—	—	1	1
1901	—	—	10	10	1911	—	—	—	—
1902	—	—	7	7	1912	—	—	10	10
1903	—	—	12	12	1913	—	—	13	13
1904	—	—	—	—	1914	—	—	12	12
1905	—	—	6	6	1915	—	—	4	4
1906	—	—	10	10	1916	—	—	3	3
1907	—	—	9	9					

АЛЕКСАНДРОВСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у левого берега р. Волги непосредственно выше Сызранского ж. д. моста

Безопасен от ледохода.

При средне-низком горизонте полезная площадь затона может быть использована для постановки 10 груженых и столько же порожних судов.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Ремонтных мастерских и оборудованных помещений для команды при затоне нет.

Ближайшее селение Нижне-Печерский хутор, расположен в 5 вер. от затона.

Берега затона в половодье затопляются до $2^1/_2$ саж.

Противопожарные средства могут быть только на зазимовавших судах.

Ближайшим от Александровского затона зимовочным пунктом вверх по Волге будет Печерский затон, расположенный в 12 вер. и на столько же вер. вниз по реке зимовка у с. Батраки или же Якобьевский затон.

Вход в затон прямой, требует периодической подчистки.

Караван стоит зимою обычно вдоль приглубокого левого берега.

Описание затона.

Со стороны Волги затон защищен довольно высоким, незатопляемым в наиболее опасный период весеннего ледохода, полуостровом, заканчивающимся к ухвостью песчаной стрелкой с крутым подвальем в сторону затона. Полуостров служит вполне надежной защитой для укрывшихся в затоне судов. Вход в затон прямой, ширина его до 50 саж., глубина при средне-низком горизонте около 10 четв. Глубина внутри затона при средненнзком горизонте от 10 до 20 четв. Общая полезная площадь до 10.000 кв. саж.

Отсутствие помещений для команды и отдаленность затона от иаселенного пункта делает его мало привлекательным, несмотря на полную безопасность. Обычно сюда заходят зимовать застигнутые ледоходом поздние осенние караваны и суда обслуживающие прилегающий к затону район. Зимует здесь преимущественно нефтяной караван.

Как видно из приводимой ниже таблицы, зимовка в Александровском затоне сделалась ежегодною только с 1909 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1890	16	3	21	40	1908	—	—	—	—
1891—6	—	—	—	—	1909	—	4	3	7
1897	—	—	2	2	1910	1	6	6	13
1898	—	—	7	7	1911	1	5	8	14
1899	—	—	—	—	1912	4	9	13	26
1900	—	—	—	—	1913	—	5	5	10
1901	—	—	4	4	1914	5	9	3	17
1902—6	—	—	—	—	1915	—	6	4	10
1907	—	5	3	8	1916	—	—	14	14

До этого времени в Александровский затон караван шел зимовать неохотно, предпочитая зимовку в Обшаровской прорье (Обшаровский затон), расположенную на 3 вер. ниже, как более удобную в отношении близости населенного пункта, хотя и не безопасную. В 1898 году осенью срезало одну баржу, были и другие случаи аварий.

Теперь пользоваться Обшаровской зимовкой нельзя, т. к. прорву со стороны Волги занесло песком. Часть каравана зимовавшего в Обшаровском затоне должна была перебраться в Александровский затон, другая ушла в Якобьевскую зимовку.

За последние годы вход в Александровский затон сильно испорчен. Поддержание его судоходных качеств возможно лишь путем землечерпания. В настоящем состоянии затоном пользоваться невозможно, т. к. вход в него засыпан песком.

Зимовка у с. Батрани.

Зимовка у с. Батраки расположена у правого берега реки, на 12 верст ниже Сызранского ж. д. поста.

Зимовка опасная, прикрытием для судов от ледохода служит выступающая в реку часть берега. Несмотря на это зимовка у с. Батраков бывает ежегодно. Главной притягательной силой зимовки служит близость села и удобство сообщения, т. к. в 5 верстах расположена ж. д. станция Батраки Самаро-Златоустовской ж. д.

На берегу зимовки имеется асфальтовый завод, оборудованный противопожарными средствами и помещениями для жилья.

С осени караван стоит вдоль берега, под крутым плечом на месте соляной пристани, оставаясь в таком положении до весны и только постепенно, по мере прибыли воды, жмется к берегу, удерживаясь от нажима льда на мертвецах. Близь зимовки река делает некоторый поворот вправо, благодаря чему весенний лед держится в районе зимовки более левого берега, образуя ниже Батрацких пристаней у зимовки некоторую нейтральную площадь.

Каравану грозит опасность от весеннего льда лишь в случае образования на приверхе Лопатинского острова затора.

Батраковская зимовка принадлежит к числу старых зимовок плеса. Сведения о зимующем у с. Батраков караване имеются с 1882 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	1	2	24	27	1900	2	—	3	5
1883	1	—	4	5	1901	3	—	2	5
1884	1	—	1	2	1902	2	—	3	5
1885	—	7	3	10	1903	1	—	2	3
1886	—	—	9	9	1904	1	—	6	7
1887	—	—	3	3	1905	2	1	2	5
1888	—	7	—	7	1906	1	—	5	6
1889	—	—	3	3	1907	—	—	5	5
1890	—	9	1	10	1908	—	—	10	10
1891	—	—	19	19	1909	—	—	2	2
1892	—	8	8	16	1910	2	1	9	12
1893	1	11	5	17	1911	3	—	1	4
1894	2	10	6	18	1912	2	—	10	12
1895	2	8	14	24	у гор.	бер.	—	12	12
1896	—	—	9	9	1913	3	1	18	22
1897	1	—	1	2	1914	Сведений нет.			
1898	—	6	6	12	1915	5	—	8	13
1899	—	—	—	—	1916	4	—	11	15

Зимуют здесь преимущественно нефтянки и станционеры нефтяного флота, т. к. Батраковская пристань является одним из крупных передаточных пунктов для нефтяных грузов с воды на железную дорогу.

Несмотря на довольно частые аварии с судами от ледохода, зимовка у с. Батраков не прекращается. Число аварийных случаев приводится в нижеследующей таблице:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1896	Весна	3	1200	Убыток от аварии 2 судов неизвестен.
1901	—	1	150	
1910	—	2	более 500	Убыток от аварии 1-го судна неизвестен.
1911	—	2	1500	Убыток от аварии 1 судна неизвестен.
1913	—	1	250	
1915	—	3	Неизв.	

Никаких затрат по улучшению условий зимовки Округом не производилось.

Между тем Батраковская зимовка, будучи в то-же время и передаточным пунктом для грузов с воды на железную дорогу, заслуживает, как нам кажется, большого к себе внимания.

Необходимо детально ознакомиться с условиями спасения каравана весною, изучить движение льда и на основании полученных опытных данных принять надлежащие меры к ограждению судов от весенних аварий.

Якобьевский затон.

Якобьевский затон расположен у левого берега в верховье Застенной воложки. Со стороны реки затон отделен песчаной косой, слабо защищающей его от ледохода, поэтому к числу безопасных затонов его отнести нельзя.

Глубина входа в затон при средне-низком горизонте воды не более 2-х четвертей. Глубина внутри затона от 2 до 12 четв. Затон этот пригоден для стоянки только порожних судов, имеющих незначительную осадку. Полезная площадь затона около 3000 кв. саж.

Оторванность затона от населенного пункта и незначительная глубина делают его мало обитаемым. Пользуются им по преимуществу местные судопромышленники. Никаких удобств в затоне нет. Берега его весною затопляются на высоту более 2 саж. Ближайшее селение с. Батраки, расположенное на правом берегу Волги, весною, в распутицу, бывает отрезано от затона; другое селение дер. Яновка в 2½ верстах от зимовки. Сведения о зимовке в Якобьевском затоне имеются с 1909 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1909	3	—	11	14	1913	—	1	1	2
1910	2	—	12	14	1914 Батр.	8	—	21	29
1911	—	—	2	2	1915	—	—	1	1
1912	—	—	—	—	1916	2	—	8	10

К этому времени приходится отнести потерю другой зимовки Обшаровской, о которой сообщалось выше и перенесение ее в Якобьевский затон.

Зимовка у г. Сызрани

Зимовка у г. Сызрани расположена против меженних Сызранских пристаней в ухвостье острова Заумора, в занесенной у входа старой Лопатинской воложке.

Зимовка опасная, т. к. лед весною свободно проникает через приверх острова в воложку даже при ледоходе на низкой воде. Тем не менее зимовка здесь бывает ежегодно. Зимуют главным образом непаровые порожние суда для сухих грузов и пароходные пристани. Нефтяной караван зимует редко. Помещений для команды и мастерских для ремонта паровых судов не имеется. Берег зимовки весною затопляется на высоту ло 3 саж. Ближайшим к зимовке населенным пунктом является г. Сызрань, отстоящий в 3 верстах от зимовки, сообщение с которым весною крайне затруднительно.

Сведения о зимовке в Сызранской воложке имеются с начала 70-х годов.

Количество зимующего здесь каравана за все время регистрации его почти не изменилось.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	—	—	20	20	1894	—	2	39	41
1871	—	—	25	25	1895	7	—	22	29
1872	—	—	22	22	1896	2	—	25	27
1873	—	—	18	18	1897	—	—	18	18
1874	—	—	29	29	1898	—	—	6	6
1875	—	—	23	23	1899	—	—	36	36
1876	—	—	31	31	1900	—	—	31	31
1877	—	—	40	40	1901	—	—	9	9
1878	2	—	39	41	1902	—	1	30	31
1879	2	—	42	44	1903	—	—	24	24
1880	—	—	31	31	1904	—	—	31	31
1881	—	—	26	26	1905	3	1	32	36
1882	—	—	7	7	1906	2	1	25	28
1883	—	—	26	26	1907	1	10	17	28
1884	—	1	35	36	1908	2	—	20	22
1885	—	—	32	32	1909	1	1	18	20
1886	—	—	14	14	1910	1	—	34	35
1887	—	—	22	22	1911	—	—	24	24
1888	—	—	40	40	1912	3	—	33	36
1889	—	—	33	33	1913	1	—	34	35
1890	—	—	39	39	1914	1	—	28	29
1891	—	—	30	30	1915	1	—	4	5
1892	—	—	37	37	1916	7	—	14	21
1893	—	12	25	37					

Аварии с судами в Сызранской воложке зарегистрированы следующие:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1897	Весна	4	9175	
1901	„	6	1070	
1914	„	1	Неизв.	

Вопрос об улучшении условий подхода к г. Сызрани и постройке около него в Сызранской воложке гавани подымался на Совещаниях по разсмотрению сметных предположений Округа в 1911 и в 1912 г.г.

В виду значительных затрат, каковые потребовались-бы для выполнения намеченного городом проекта гавани и неустойчивости речного ложа в районе г. Сызрани, совещание оставило вопрос о гавани открытым.

Расходы Округа на Сызранскую зимовку ограничиваются изысканиями, производившимися в 1912 и 1913 г.г. для получения данных к проекту устройства гавани в сумме 3300 рублей.

ЧЕРНЫЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у правого берега р. Волги на 30 верст выше г. Хвалынска.

Безопасен от ледохода.

При средне низком горизонте имеет площадь до 50.000 кв. саж., глубину входа не менее 15 четв., глубина внутри затона от 15 до 25 четвертей.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Команда зимующего каравана размещается в селе Черный затон, расположенном на правом незатопляемом берегу затона.

Левый берег затона—защитный полуостров—затопляется весною на высоту до 2 саж.

Противопожарные средства имеются на судах и в с. Черном.

Ближайшим безопасным затоном вверх по реке с закрытием Александровскаго затона будет Печерский затон в 90 вер., вниз по реке Алексеевский затон в 59 верстах.

Вход в затон заиляется довольно медленно.

Описание затона

Описание затона. Черный затон является одним из наиболее поместительных затонов этого плеса. Со стороны Волги его защищает незатопляемый во время ледохода полуостров. Правый берег затона примыкает непосредственно к высокому коренному берегу реки.

Затон образовался из воложки, верхняя входная часть которой ныне совершенно занесена песком и поросла кустарником; следы ложа воложки сохранились в виде широкого песчаного дола. В верховье затона в него впадает пойменный поток, тянущийся вдоль подошвы коренного правого берега Волги, и соединяющий ряд пойменных озер.

Имея все качества удобного и безопасного зимовочного пункта, Черный затон служит давно местом стоянки судов. Вместительность затона такова, что он может укрыть в себе количество судов в несколько раз больше того, какое обычно в нем зимует. Длина затона от входа до устья, впадающего в него протока около 3 вер., средняя ширина около 130 саж. Посредине затона на правом берегу его раскинуто большое село Черный затон, от которого получил свое название и затон.

В прежние годы здесь зимовали преимущественно пароходы и непаровые суда общества „Нептун“.

Сведения о зимующих судах имеются с перерывами с 1870 года, но несомненно зимовка в Черном затоне началась раньше этой даты.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж	Порож.	
1870	—	—	13	13	1899	3	5	5	13
1871-81	Сведений нет.				1900	—	—	—	—
1882	1	3	1	5	1901	1	1	9	11
1883	1	—	10	11	1902	1	51	4	56
1884	3	1	6	10	1903	1	20	3	24
1885	Сведений нет.				1904	—	8	5	13
1886	1	—	1	2	1905	—	19	4	23
1887	Сведений нет.				1906	3	11	6	20
1888	1	—	—	1	1907	—	—	—	—
1889	1	—	—	1	1908	5	9	—	14
1890	—	—	—	—	1909	—	9	1	10
1891	—	—	—	—	1910	1	8	4	13
1892	1	—	—	1	1911	—	14	4	18
1893	—	1	1	2	1912	3	17	15	35
1894	—	—	—	—	1913	—	4	6	10
1895	7	1	10	18	1914	14	7	4	25
1896	—	—	—	—	1915	8	1	7	16
1897	—	—	—	—	1916	—	—	9	9
1898	2	6	9	17					

Расходы Округа на затон выражаются в сумме 164 руб. на изыскания, производившиеся в 1913 г.

На 5 верст выше Черного затона, в луговой стороне близ дер. Давыдовки имеется хороший затон убежище—Красный.

Несмотря на наличность полной безопасности от ледохода и близость селения затон этот редко бывает использован караванами. Близость поместительного и более удобного по своему положению Черного затона делает Красный затон мертвым. Изредка здесь зимуют мелкие суда, владельцы коих проживают в близлежащих деревнях Давыдовке, Сперанке и Софьине.

ЗИМОВКА ОКОЛО ГОРОДА ХВАЛЫНСКА.

Около г. Хвалынска в устье Федоровской (Хвалынской) воложки суда зимуют в двух пунктах: 1) против города у пе-

ков Федоровского острова и 2) в Скользском затоне на 3 – 5 верст ниже города.

Обе зимовки опасные.

Число зимующих около г. Хвалынска судов колеблется от 2 (в 1892 г.) до 72 (в 1898 г.). Среднее ежегодное число зимующих судов по десятилетиям распределяется так: десятилетие 1886—1895 г.г.—38 судов; 1896—1906 г. 48 судов и десятилетие 1906—1916—37 судов.

Нефтяной караван ставится обыкновенно в Скользском затоне.

Особо оборудованных ремонтных мастерских, помещений для команды и противопожарных средств при зимовках не имеется.

Ближайший населенный пункт г. Хвалынск отстоит от Скользского затона в 3 верстах.

Не попавшие на зимовку у Хвалынска суда могут укрыться в Черном затоне, отстоявшем от Хвалынска вверх по реке в 32 верстах и в Алексеевском затоне 29 вер. книзу.

В нижеприведенной таблице даются сведения о количестве зимовавших у гор. Хвалынска судов без подразделения по пунктам:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	—	—	22	22	1899	3	—	53	56
1871-81	Сведений нет.				1900	3	4	43	50
1882	1	—	14	15	1901	3	5	32	40
1883	—	1	35	36	1902	2	2	38	42
1884	—	—	32	32	1903	4	7	36	47
1885	2	—	24	26	1904	4	4	37	45
1886	1	—	17	18	1905	3	2	34	39
1887	1	—	37	38	1906	1	2	38	41
1888	1	—	38	39	1907	—	—	10	10
1889	—	—	—	—	1908	2	4	30	36
1890	3	—	26	29	1909	1	—	36	37
1891	2	—	26	28	1910	2	3	33	38
1892	2	—	—	2	1911	1	—	62	63
1893	2	4	40	46	1912	1	4	32	37
1894	2	5	60	67	1913	1	—	31	32
1895	1	—	56	57	1914	1	—	44	45
1896	2	1	59	62	1915	2	1	32	35
1897	3	4	47	54	1916	2	—	37	39
1898	5	5	62	72					

Зимовка в Скользском затоне требует периодической расчистки.

Аварии с судами от ледохода у г. Хвалынска зарегистрированы следующие:

Год.	Весна или осень	Число судов.	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1894	Весна	2	Неизв.	
1898	Осень	4	7100	
1900	Весна	5	1275	
1902	Осень	1	200 *)	*) В Скользском затоне
1906	Весна	2	Неизв.	
1911	„	1	2500 *)	
1914	„	1	Неизв.	

Наиболее крупное значение из Хвалынских зимовок для судоходства имеет Скользский затон.

Описание затона

Описание затона. Скользский (Склизский) затон расположен у правого берега реки в устье Хвалынской воложки. Его нельзя назвать затоном в том определении, каким обычно принято называть речные заливы, пригодные для зимней стоянки судов. Полуострова, отделяющего затон от реки, здесь нет. Зимующий караван стоит у берега вдоль меженних городских пристаней и выше к пескам. Прикрытием от идущего воложкой осеннего и весеннего льда для него служит большой песчаный побочень. От льда коренной Волги затон защищается ухвостьем Федоровского острова. Когда весенний лед идет на высокой воде через пески побочня, зимующий караван должен прятаться за береговым яром. Площадь пригодная для относительно безопасной зимовки в Скользском затоне очень большая; в нем может укрыться до 30 груженых и 40 порожних судов. Подход к месту зимовки имеет глубину плеса не менее 20 четв. при низком стоянии горизонта. Однако, несмотря на свою вместительность, в затоне зимует в общем довольно незначительный караван, около $^2/_3$ всех зимующих у Хвалынска судов.

Сведения о количестве зимовавших здесь судов имеются следующие:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1900	3	4	19	26	1909	—	—	—	—
1901	3	5	32	40	1910	1	3	21	25
1902	2	2	16	20	1911	1	—	62	63
1903	—	—	—	—	1912	1	4	32	37
1904	—	—	—	—	1913	1	—	31	32
1905	—	—	—	—	1914	1	—	25	26
1906	—	—	—	—	1915	1	1	20	22
1907	—	—	—	—	1916	1	—	25	26
1908	—	—	—	—					

Затраты Округа на Скользский затон до последнего времени выражаются суммой 20.731 руб., из коих 20 681 руб. израсходованы на землечерпательные работы, производившиеся в 1911 году в целях очистки прибрежной пристанской полосы и места зимовки судов; всего было вынуто грунта 6248 куб. саж., и 50 руб на изыскания, произведенные в том же 1911 году.

Скользский затон должен быть отнесен к числу временных: существование его зависит от состояния защищающего его песчаного побочня. Поэтому меры улучшения затона, если потребность сохранения зимовки здесь будет признана, должны быть направлены прежде всего на закрепление песков побочня в положении наиболее благоприятном для затона.

АЛЕКСЕЕВСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у правого берега реки Волги на 24 версты ниже г. Хвалынска и на 63 вер. выше г. Вольска.

Безопасен от ледохода.

При средне-низком горизонте затон может вместить до 90 судов, из коих 50 груженых.

Полезная площадь затона около 30 т. кв. саж.

Нефтяной караван не ставится.

Затон оборудован ремонтными мастерскими и помещениями для команды.

Ближайшее селение с. Алексеевское расположено тут-же, на правом, незатопляемом берегу затона.

Левый берег затона, защитный полуостров, затопляется на высоту до $1^1/_2$ саж.

Противопожарные средства имеются при заводах, расположенных на берегу затона, в селе и на судах.

Ближайшим от Алексеевского безопасным затоном вверх по реке будет Черный затон, в 59 верстах, вниз по реке Балаковская гавань в 34 вер.

Вход в затон требует периодической подчистки.

Заиление затона медленное.

Описание затона

Описание затона. Алексеевский затон тянется вдоль правого берега реки, длина затона 1100 саж., средняя ширина его около 80 саж.

В верхнем своем конце затон переходит в болотистую низину, тянущуюся в пойменной долине на протяжении более 4 верст и выходящую к реке узким долом. Примыкающая к затону часть низины легко может быть разработана под стоянку для судов, в случае если потребовалось бы дальнейше расширение затона.

Со стороны Волги затон хорошо защищен незатопляемым во время первых фаз ледохода полуостровом.

Прежде в Алексеевском затоне зимовал караван Камско-Волжского п-ва; в последние годы до национализации речного флота затон этот обслуживал преимущественно суда О-ва Самолет. Здесь обществом выстроены мастерския для ремонта своих пароходов и жилые помещения для служащих, имеется амбулатория для больных.

Раскинувшееся на берегу затона торговое село Алексеевское выгодно дополняет положительные качества зимовки, размещая в себе команду с судов, не имеющих собственных помещений снабжающее ее предметами потребления.

Сведения о зимующих в Алексеевском затоне судах имеются с небольшими перерывами с 1870 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	18	—	11	29	1899	8	—	8	16
1871-81	Сведений нет.				1900	13	7	13	33
1882	14	1	4	19	1901	14	3	15	32
1883	21	—	28	49	1902	13	2	12	27
1884	18	1	25	44	1903	12	—	12	24
1885	18	—	25	43	1904	13	—	20	33
1886	13	3	15	31	1905	13	1	18	32
1887	14	2	20	36	1906	—	6	21	27
1888	14	3	30	47	1907	9	—	14	23
1889	14	4	16	34	1908	12	10	17	39
1890	Сведений нет.				1909	11	4	16	31
1891	12	2	21	35	1910	13	4	20	37
1892	10	—	13	23	1911	14	1	28	43
1893	17	—	20	37	1912	8	4	23	35
1894	12	—	21	33	1913	14	1	33	48
1895	11	—	10	21	1914	15	4	24	43
1896	14	1	17	32	1915	18	4	19	41
1897	10	8	16	34	1916	18	1	31	50
1898	14	4	15	33					

Затраты Округа на затон выражаются в расходах на производство землечерпательных работ по расчистке входа, заносимого песками размываемой нижней части ухвостья затонного полуострова.

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях	Примечание
1909	1096	2203	
1910	1800	7290	
	Итого. 2896	9493	

В 1910 году производились детальные изыскания затона и прилегающей к нему поймы, стоившие 1153 руб. и в 1913 году для выяснения потребности землечерпательных работ в сумме 245 рублей.

Дальнейшие затраты на затон могут выражаться лишь в расходах на поддержание глубины входа, хотя за последние годы засорение входа значительно уменьшилось.

В случае необходимости расширения затона, таковое может быть выполнено землечерпательными средствами за счет разработки верховья.

БАЛАКОВСКАЯ ГАВАНЬ.

Основные данные.

Расположена у левого берега реки, около Балакова, на 29 верст выше г. Вольска и на 156 выше г. Саратова.

Безопасна от ледохода.

Площадь бассейна гавани равняется 17.230 кв. саж. в нем может разместиться до 45 барж размера 45×7 саж.

Глубина бассейна при средне-низком горизонте от 12 до 18 четвертей.

Нефтяной караван не ставится.

При гавани имеются складочные помещения (хлебные амбары), дома для команды; в городе мастерские для ремонта.

Ближайший населенный пункт г. Балаково отстоит в расстоянии полуверсты от зимовки.

Берега гавани не затопляются.

Противопожарные средства имеются в городе и на зимующих судах. Специально оборудованных противопожарных приспособлений нет.

Ближайшим зимовочным пунктом от Балакова вверх по реке будет Алексеевский затон—в 34 в. вниз по Волге зимовка у г. Вольска.

Вход в гавань требует почти ежегодной расчистки.

Сбора за пользование гаванью пока не установлено.

Описание гавани.

Описание гавани. Балаковская пристань является одной из самых крупных хлебных пристаней на р. Волге. Г. Балаково служит центром, стягивающим до 8 миллионов пудов хлебных грузов с прилегающего к нему степного района. Здесь же сосредоточена лесная торговля и продажа всех товаров идущих в степь.

По своему грузообороту с хлебом Балаково занимает третье место среди хлебных пристаней на Волге, Существующие недостатки Балаковской пристани понудили местных промышленников возбудить ходатайство об учучшении условий зимовки и перегрузки. В декабре 1906 года Комитет хлебной биржи г. Балакова обратился въ Министерство путей сообщения с заявлением об устройстве бухты в устье р. Балаковки, мотивируя свое ходатайство назревшею необходимостью в таковой и потребностью в организации общественных работ для пострадавшего от неурожая населения.

Проект устройства гавани был составлен однако только в 1909 г. и одобрен к исполнению в следующем 1910 г.

Местом для бухты взято устье р. Балаковки, протекающей близ г. Балакова. Около устья Балаковка преграждается мельничной плотиной, разделяющей речку на две части. По левому берегу реки Балаковки тянутся хлебные амбары, сдаваемые в аренду хлеботорговцами. могущие принять в себя более 5 миллионов пудов. В амбарах складывается хлеб, поступающий на рынок из степей во время зимы. Весною хлеб перегружается на баржи для следования первыми рейсами вверх по Волге.

Подход судов к амбарам был возможен только в весеннее время, при достаточно высокой воде; летом же р. Балаковка совершенно обмелевает.

Мельничная плотина служила препятствием для прохода по р. Балаковке судов кверху, т. к. ширина отверстия плотины была недостаточною.

Благодаря всем этим обстоятельствам погрузочные операции при относительно благоприятных условиях могли производиться здесь лишь весною в устье Балаковки; летом-же и осенью, когда р. Балаковка почти пересыхает, погрузка производилась на Волге при очень неблагоприятной обстановке.

Суда оставленныя у Балакова под весенние грузы зимовали обыкновенно в Канинском (Балаковском) затоне, пока последний представлял достаточно обеспеченную стоянку. За последнее время затон этот почти уничтожен, благодаря размыву защищающего его острова. Сама по себе зимовка в Канинском затоне, благодаря удаленности ее от весенней погрузки, замедляла грузовые операции на неделю и более.

С постройкой гавани в устье Балаковки все поименованные недостатки устранились.

Как было уже сказано, местом расположения гавани является устье р. Балаковки. В своем естественном состоянии устьевая часть речки в значительной мере облегчала выполнение задания: имея ширину от мельничной плотины до 50 саж., она суживалась у выхода в Волгу до 5 саж., образуя как бы естественный закрытый бассейн, отделенный от р. Волги высокою косою.

Правый берег Балаковки близ устья представляет высокий бугор, покрытый зарослями, прекрасно защищающий гавань от

весеннего ледохода. Только самая незначительная нижняя часть входного канала остается подверженной действию льда.

Вся остальная площадь гавани вполне безопасна от ледохода.

Левый берег речки, прилегающий к г. Балаково незатопляем, приспособлен в настоящее время для грузовых операций.

В плане гавань имеет вид удлиненного, изогнутого по плавным кривым бассейна; ширина его меняется от 22 до 50 саж. Длина входного канала около 100 саж

Площадь гавани по дну около 17230 кв. саж Для причальной линии, как было сказано, использован левый берег бассейна, вдоль которого тянутся хлебные амбары.

В случае необходимости дальнейшего развития причальной линии, таковое может быть произведено за счет левого берега и вдоль плотины.

Длина причальной линии около 425 пог. саж.

Во время высоких весенних вод, когда возможен проход груженых судов через порог плотины, погрузка хлеба может производиться и из амбаров, расположенных выше плотины, у самого г. Балакова.

В целях сделять присианскую линию удобною для погрузочных операций не только при высокой воде, но и при межени— береговой откос причальной линии имеет берму, шириною 5,00 саж. на высоте 2.20 саж. над нулем Вольского вод. поста. Благодаря берме при средне меженнем горизонте получается возвышение берега в 1.50 саж. над уровнем воды, удобное для производства грузовых операций. Выше бермы откос берега спланирован к двойному уклону; верхняя бровка имеет отметку 6,25 саж. Откосы берега одеты мостовой от горизонта 0,50 саж. подошва мостовой упирается в упорный брус. Меженняя и весенняя бермы вымощены двойной мостовой Глубина гавани разработана до 7 четв. ниже нуля Вольского вод. поста.

Плотина, преграждающая р. Балаковку, имеет двоякое назначение: во-первых,—поддержать горизонт воды в речке для снабжения г. Бзлакова и в то же время дать энергию для мукомольной мельницы. Первоначальная ширина отверстия плотины была 6.25 саж.—недостаточна для пропуска через нее судов даже среднего размера; а между тем выше плотины расположена большая часть амбаров, доступ к которым для волжских судов возможен был только при самом высоком весеннем горизонте, это последнее обстоятельство в значительной степени сокращало время грузовых операций в этом районе

Плотину пришлось перестроить; отверстие ее сделано в 10 саж. над нулем Вольского водомерного поста, что дает возможность судам с осадкою в 10—12 четв. проходить через нее при горизонте 3,25 саж.; этот горизонт держится в районе Балакова в среднем около 2-х месяцев, и, таким образом, весь этот период волжским судам доступна и часть р. Балаковки, лежащая выше плотины. Ферма плотины устроена системы Поарэ.

Разработка бассейна гавани началась в навигацию 1911 года и велась ежегодно до 1916 года; в 1917 году разработывался вход в гавань и Канинский затон.

Количество землечерпательных работ произведенных в гавани приводится в таблице:

Год	Количество вынутого грунта	Сумма в рублях	Примечание
1911	1976	9386	
1912	3644	10531	
1913	18458	60351	
1914	25630	124684	
1915	4335	17976	
1916	13006	неизвест.	
1917	1138	неизвест.	

Строительные работы по устройству гавани начались в 1912 году переустройством мельничной плотины.

Перечень строительных работ приводится в нижеследующей таблице:

Год	Наименование работ	Сумма в рублях
1912	Переустройство плотины на р. Балаковке	18450
1913	Ремонт плотины	5562
„	Устройство гавани	83912
„	Устройство заградительных валов . . .	500
1914	Ремонт откосов и берм	1500
„	Устройство дренажа	6982
1915	Ремонт плотины	2200
„	Ремонт бермы	1600
1917	Устройство съездов к меженней берме.	23500
„	Устройство причальных тумб	2500
	Итого	146706

Подробные изыскания в гавани производились в 1908, 1910 и 1911 годах, первые для получения данных к проекту устройства гавани, последние для отчуждения земли. Расход на них выразился в сумме 4488 рублей.

В период 1912—16 г.г. ежегодно производились изыскания для землечерпания, общий расход на которые определился в сумме 743 руб.

Ближайшими очередными работами по улучшению условий зимовки и эксплоатации Балаковской гавани являются:

1. Углубление бассейна гавани до 12 четвертей, считая от самого низкого навигационного горизонта.

3. Укрепление песков побочня, расположенного выше устья р. Балаковки—в значительной степени усложняющего борьбу с засорением входа в гавань.

3. Постройка дома для администрации гавани

и 4. Дальнейшее расширение бассейна гавани в пределах допускающих границами отчуждения.

Балаковская зимовка одна из старых зимовок низовой Волги. Суда здесь собираются с осени под хлебные грузы, служа зимою готовым складочным помещением.

Сведения о Балаковской зимовке в Округе имеются лишь с 1882 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож	
1882	3	—	32	35	1900	8	6	44	58
1883	2	1	67	70	1901	3	2	8	13
1884	4	1	42	47	1902	8	1	36	45
1885	1	—	7	8	1903	9	4	19	32
1886	1	9	44	54	1904	4	3	18	25
1887	3	10	47	60	1905	14	3	30	47
1888	2	4	28	34	1906	—	—	24	24
1889	2	2	50	54	1907	3	1	12	16
1890	1	—	29	30	1908	6	2	35	43
1891	—	8	39	47	1909	5	2	28	35
1892	—	—	37	37	1910	5	5	26	36
1893	4	4	52	60	1911	7	5	26	38
1894	5	2	55	62	1912	4	—	36	40
1895	6	28	10	44	1913	5	—	19	24
1896	10	—	33	43	1914	7	1	34	42
1897	3	—	37	40	1915	7	—	29	36
1898	4	—	34	38	1916	5	—	41	46
1899	7	9	20	36					

Как видно из таблицы число зимующих судов в районе г. Балакова за последние годы меняется довольно слабо.

КАНИНСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

До постройки Балаковской гавани судам приходилось зимовать в *Канинском затоне*, зимовка в котором была далеко не безопасной, что можно видеть из нижеприведенной таблицы аварий:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1894	Весна	3	650	Убыток от аварии одного судна неизвест.
1898	„	5	10600	
1900	Осень	1	100	
1904	„	7	1350	Убыток от аварии 3 судов неизвест.
1908	Весна	1	131	
1910	„	1	Неизв.	
1912	Осень	1	Неизв.	
1913	„	1	Неизв.	
1915	„	1	Неизв.	

При этом нужно добавить, что приведенные в таблице данные далеко неполны, что число аварий в затоне было значительно больше.

И тем не менее Канинский затон до самого последнего времени ежегодно бывал заполнен хлебными баржами. Будучи расположен непосредственно выше устья р. Балаковки затон этот, как уже было отмечено, до постройки гавани, является единственным местом, где бы караваны предназначенные под весенние хлебные грузы могли стоять в относительной безопасности и в то же время своевременно или с небольшим сравнительно опозданием приступить весною к погрузке.

В настоящее время в Канинском затоне зимуют 3—5 судов, незаинтересованные в весенних погрузочных операциях.

Никаких затрат у Округа на Канинский затон не было кроме изысканий в 1906 и 1908 г.г. стоивших в общей сложности 583 руб.

С постройкой гавани и смывом защитной косы, затон этот значение для судоходства почти совершенно потерял.

Мелкие порожние суда, не вошедшие в гавань или в Канинский затон, зимуют около берега в районе меженних пристаней; их обычно с осени вытаскивают воротами на берег; что легко выполнимо, благодаря пологому откосу.

Зимовка у с. Терсы.

Зимовка у с. Терсы. Между Балаковской и Вольской зимовками почти на полпути имеется не безопасная зимовка у правого берега, около с. Терсы.

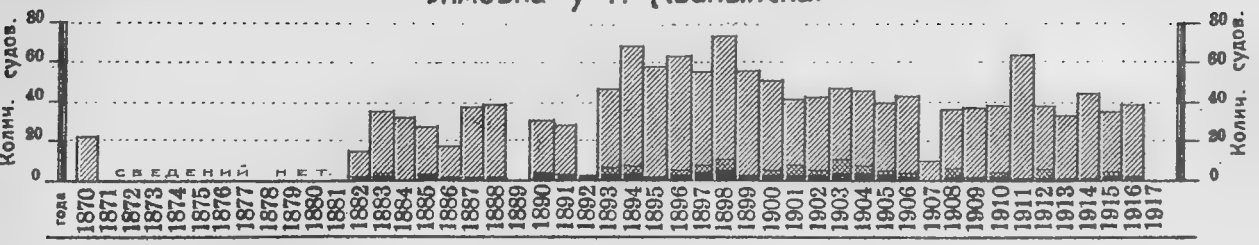
Суда стоят с осени под устьем р. Терсянки и весною, по прибылой воде заводятся в речку, в которой могут разместиться только мелкие суда.

Зимуют здесь по преимуществу караваны из непаровых судов местных собственников. Крупные суда ставятся случайно, ибо зимовка для них безусловно опасная; так весною 1908 года здесь срезано льдом три баржи, убыток от аварии двух из них заявлен в сумме 29.000 рублей, убыток от аварии третьей баржи неизвестен.

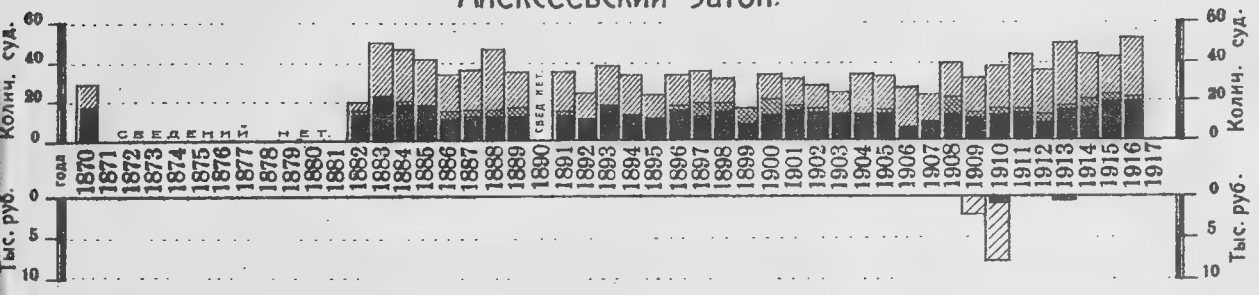
Близость села и удобство сообщения делают зимовку у устья р. Терсянки ежегодною. Как видно из приводимой ниже таблицы за более чем тридцатилетний период были всего два года когда у с. Терсы суда не зимовали.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	—	—	6	6	1899	—	—	15	15
1883	—	—	12	12	1900	—	—	14	14
1884	—	—	6	6	1901	—	—	8	8
1885	—	—	12	12	1902	—	—	—	—
1886	1	1	12	14	1903	—	—	9	9
1887	1	1	8	10	1904	—	—	8	8
1888	—	—	10	10	1905	—	—	5	5
1889	—	—	7	7	1906	—	—	3	3
1890	—	—	6	6	1907	1	1	6	8
1891	—	—	—	—	1908	—	—	5	5
1892	—	—	11	11	1909	—	—	6	6
1893	—	—	20	20	1910	—	—	6	6
1894	—	—	44	44	1911	—	—	7	7
1895	—	—	—	—	1912	—	—	—	—
1896	1	1	13	15	1913	—	—	6	6
1897	3	2	34	39	1914	—	—	4	4
1898	—	2	13	15	1915	—	—	8	8

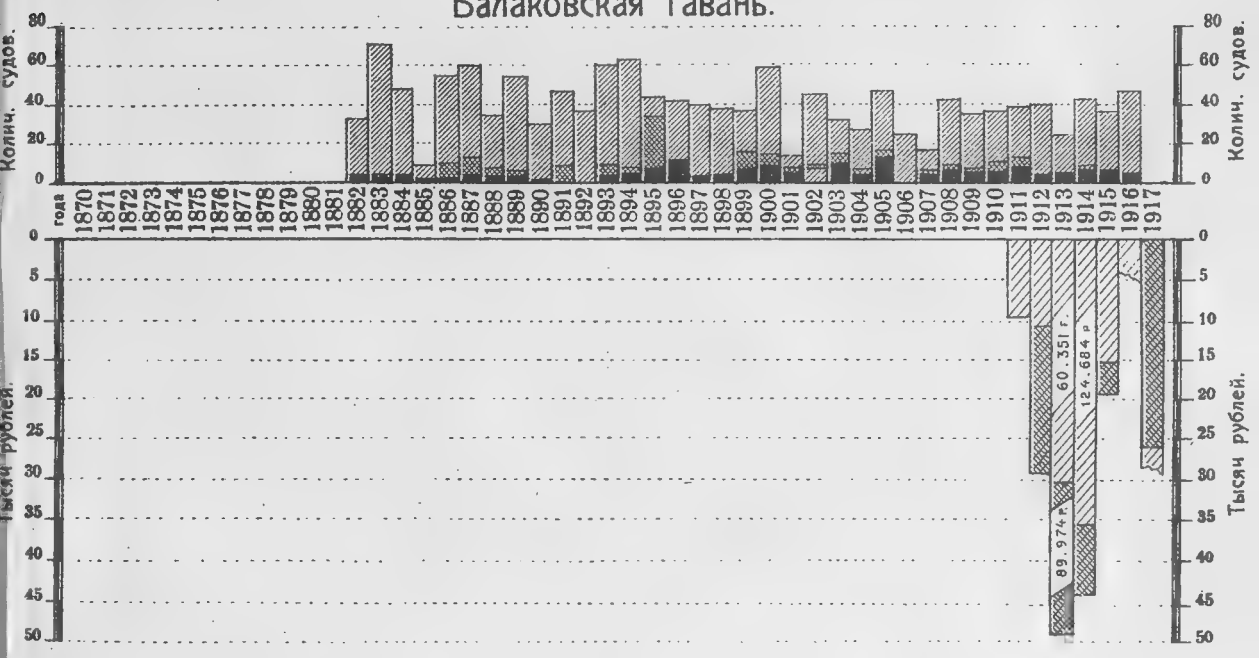
зимовка у г. Хвалынска.



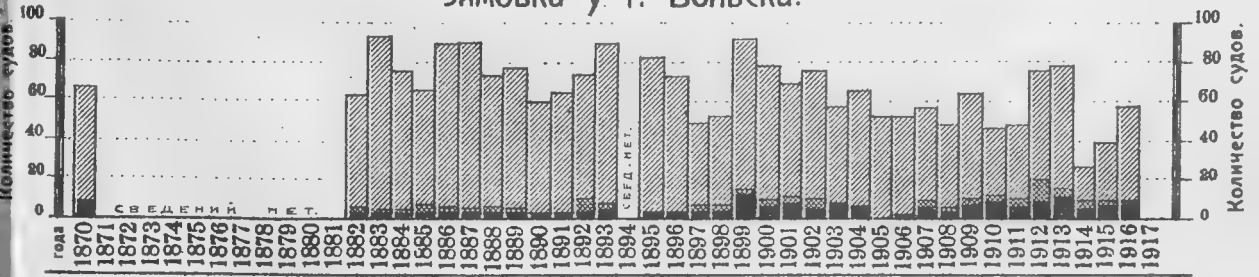
Алексеевский затон.



Балаковская гавань.



зимовка у г. Вольска.



Паровыя суда

Непаровыя суда — *Неруженыя*, *Груженыя*

Землечерпательныя работы

Строительныя работы

Изыскания

ЗИМОВКА У Г. ВОЛЬСКА.

Основные данные.

В районе г. Вольска суда становятся на зимовку в четырех пунктах: а) под дамбою, б) в районе городских пристаней, в) у цементных заводов—около правого берега и г) за Вольским островом в воложке.

Все поименованные зимовки не безопасны от ледохода.

Число зимующих судов колеблется от 25 (в 1914 году) до 92 (в 1883 г.).

Нефтяной караван ставится редко.

Мастерских и специальных помещений для команды не имеется.

Населенный пункт—г. Вольск расположен на берегу у мест зимовок или около них.

Берега зимовок не затопляются, за исключением зимовки за Вольским островом, который затопляется весною на высоту более 2-х сажен.

Противопожарные средства имеются в городе, на цементных заводах и могут быть на зимующих судах.

Ближайшим от Вольска зимовочным пунктом вверх по реке будет зимовка у с. Терсы, в 12 вер., вниз по реке зимовка у с. Воскресенского, в 39 вер.

1. **Описание зимовок.** Из всех Вольских зимовок разбросанных на 8 верстном участке реки, более крупною и наиболее безопасною является зимовка под высыпком речки Н. Малыковки, ниже пароходных пристаней. Высыпок речки выступает в Волгу сажен на 35 и имеет высоту около—2½ арш. над нулем Вольского водомерного поста.

Здесь изстари становились суда на зимовку, привлекаемые близостью города и относительной базопасностью.

Несмотря на неблагоприятные, в смысле опасности от ледохода, условия зимовки, число зимующих под грядой судов, за отсутствием более удобной и безопасной зимовки не уменьшается.

Нужда в безопасной зимовке у Вольска, притягивающего к себе значительный караван своими цементными заводами и железнодорожной пристанью, ощущалась давно.

Ранний и неожиданный ледоход осенью 1912 года ускорил разрешение вопроса об устройстве около Вольска безопасной зимовки.

В зиму 1912—13 года для спасения скопившегося здесь в количестве более 40 судов каравана на высыпке р. Н. Малыковки построена каменная защитная дамба, длиною 74 пог. саж. Дамба имеет ширину площадки в 2.25 саж. и высоту гребня 3.00 саж. над нулем Вольского водом. поста. Голова дамбы уширена поверху до 2.75 саж. и на длине ее в 8 саж. отметка верха доведена до горизонта 3.50 саж. Бережная поперечная часть дамбы на протяжении 5,00 саж. имеет высоту только 2.50 саж., дабы дать возможность мелким судам по прибылой воде уйти из под дамбы в речку.

Речной откос дамбы двойной. Тело дамбы вымощено крупным камнем; для причала судов в него заложено 5 якорей-мертвецов. Постройка дамбы обошлась казне в 31.075 руб.

2. **Вдоль пристанской линии**, у правого городского берега, суда зимуют около берега без всякого прикрытия как от весеннего, так и от осеннего льда.

Эта зимовка наиболее опасная из всех Вольских зимовок. Однако прилегающая вдоль берега железнодорожная ветка притягивает сюда на зимовку не только порожние, но и груженые суда. Весною правда, большинство зимующего здесь каравана стоит без груза, прижимаясь по мере прибыли воды, к берегу и удерживаясь от уноса льдом на мертвецах. Часть каравана при благоприятных условиях до ледохода успевает уйти за Малыковский высыпок.

Наибольшее число аварий, зарегистрированных около Вольска, падает на эту зимовку.

Ведомость аварий с судами у г. Вольска.

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытков (в руб.)	Примечание
1900	Весна	1	525	
—	Осень	1	25	
1906	Весна	2	1650	
1908	Осень	1	Неизв.	
1912	Весна	2	Неизв.	
„	Осень	3	Неизв.	
1913	„	1	20	
1914	Весна	5	Неизв.	
1915	„	7	6000	Убыток от аварии 1 судна неизвест.

3. **Зимовка у цементных заводов** расположена у правого берега реки, под Вольскими грядами, несколько выше г. Вольска. В отношении безопасности от ледохода ее можно считать одной из лучших. Оползни берегового откоса настолько значительно выступают в реку, что делают зимовку почти безопасною как от осеннего, так и весеннего ледохода. Аварии здесь бывают главным образом от заторного льда. Зимуют преимущественно суда, обслуживающие цементные заводы.

4. **Зимовка за Вольским островом** в воложке, хотя и считается безопасною, но из-за оторванности от города и неудобства сообщения с ним (через реку) посещается зимующими судами очень неохотно. Сюда ставятся главным образом суда, не требующие за собою особого присмотра и остающиеся до весны без ремонта. Для вахтенных сторожей на острове ставится временная караулка.

Сведения о зимующих судах в районе г. Вольска имеются у Округа с 1870 года. Из таблицы видно, что количество каравана у Вольска за все это время изменилось мало: то увеличиваясь, то уменьшаясь от случайных причин, средняя норма остается почти одна и та же.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	—	6	58	64	1899	11	2	76	89
1871-81	Сведений нет.				1900	6	3	69	78
1882	2	2	58	62	1901	7	3	56	66
1883	1	1	90	92	1902	4	7	65	76
1884	2	1	71	74	1903	7	—	49	56
1885	2	3	59	64	1904	6	—	58	64
1886	3	2	82	87	1905	—	—	50	50
1887	3	1	84	88	1906	—	1	49	50
1888	2	2	68	72	1907	5	1	48	54
1889	2	1	73	76	1908	3	1	42	46
1890	2	—	57	59	1909	5	3	55	63
1891	2	1	60	63	1910	6	4	34	44
1892	3	6	63	72	1911	4	3	40	47
1893	4	3	78	85	1912	7	9	57	73
1894	Сведений нет.				1913	11	3	63	77
1895	3	—	79	82	1914	5	3	17	25
1896	3	—	69	72	1915	6	2	30	38
1897	3	2	42	47	1916	6	2	49	57
1898	3	2	46	51					

Затраты Округа на Вольские зимовки не ограничиваются только постройкой вышеописанной защитной дамбы в устье р. Н. Малыковки.

В 1915 году и 1916 здесь производились землечерпательные работы; в первый раз было вынуто 1100 куб. саж. грунта, с расходом 5170 руб.; во второй 265 куб. саж.,—стоимость последних работ неизвестна.

Изыскания в районе Вольской зимовки производились в 1913 и 1915 г.г.; общая сумма расходов на них 275 руб.

Зимовка у с. Рыбного.

Зимовка у с. Рыбного. Ниже г. Вольска ставятся на зимовку несколько мелких судов (асланок) у с. Рыбного около правого берега р. Волги.

Зимовка опасная. С осени суда вытаскиваются на берег.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1883	—	—	2	2	1899—1902	Сведений нет.			
1884	—	—	4	4	1903	—	—	5	5
1885	—	—	2	2	1904	—	—	4	4
1886	—	—	1	1	1905	—	—	4	4
1887	—	—	4	4	1906	—	—	3	3
1888	—	—	1	1	1907	—	—	1	1
1889	—	—	3	3	1908	—	—	1	1
1890	—	—	3	3	1909	—	—	7	7
1891	Сведений нет.				1910	—	—	1	1
1892	—	—	7	7	1911	—	—	3	3
1893	—	—	11	11	1912	—	—	—	—
1894	—	—	—	—	1913	—	—	2	2
1895	—	—	11	11	1914	—	—	2	2
1896	—	—	13	13	1915	—	—	—	—
1897	—	—	7	7	1916	—	—	—	—
1898	—	—	7	7					

За последние годы зимовка у с. Рыбного прекратилась.

Зимовка у с. Воскресенского.

Зимовка у с. Воскресенского расположена у правого берега р. Волги под грядой в районе пароходных пристаней, в 87 верстах вверх от г. Саратова.

Зимовка опасная. Прикрытием от ледохода служит каменистый высыпок оврага. Высыпок этот однако не настолько высок, чтобы мог защитить суда от весеннего льда.

Несмотря на опасность зимовки и почти ежегодные аварии от ледохода, около Воскресенской зимовки ежегодно скопляется большой караван местных судопромышленников, главным образом, асланки и мелкие барженки.

Нефтяной караван не ставится. Большинство судов по приходе на зимовку вытаскиваются на берег для обсушки и зимнего ремонта.

Пологий откос берега делает операцию по вытаскиванию асланок на берег легкою, не требующею особых приспособлений.

Количество зимовавших в разные годы у с. Воскресенского судов приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	—	—	21	21	1900	2	—	36	38
1883	—	—	44	44	1901	—	30	9	39
1884	—	—	37	37	1902	—	4	43	47
1885	—	—	25	25	1903	—	—	32	32
1886	—	—	31	31	1904	—	—	34	34
1887	—	—	29	29	1905	—	—	30	30
1888	—	—	27	27	1906	—	—	31	31
1889	—	—	36	36	1907	—	—	22	22
1890	—	—	37	37	1908	—	—	44	44
1891	—	—	19	19	1909	—	—	54	54
1892	—	—	6	6	1910	—	—	34	34
1893	1	—	38	39	1911	—	—	52	52
1894	2	—	44	46	1912	1	—	9	10
1895	—	44	—	44	1913	—	—	56	56
1896	1	—	47	48	1914	—	—	42	42
1897	2	—	49	51	1915	—	—	40	40
1898	2	—	25	27	1916	—	—	47	47
1899	2	—	48	50					

Никаких затрат у Округа на Воскресенскую зимовку не было.

На 17-й версте ниже Воскресенской зимовки имеются две небольшие зимовки около г. Баронска, у леваго берега реки, и несколько ниже Баронска, у с. Березняки, у правого берега.

Первая из этих зимовок (Баронская) имеет чисто местное значение, зимуют здесь только местные пристани и 2—3 асланки.

Березняковская зимовка.

Березняковская зимовка имеет для судоходства значительно большее значение, чем Баронская. Здесь, как и в Воскресенской зимовке суда зимуют ежегодно. Условия зимовки одинаковые с Воскресенской.

Все суда вытаскиваются на берег и остаются в таком положении до весны. Зимовка считается безопасною. Зимуют преимущественно асланки местных собственников.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	—	—	6	6	1900	—	—	9	9
1883	—	—	19	19	1901	—	9	2	11
1884	—	—	13	13	1902	—	—	17	17
1885	—	—	16	16	1903	—	—	9	9
1886	—	—	11	11	1904	—	—	7	7
1887	—	—	12	12	1905	—	—	3	3
1888	—	—	—	—	1906	—	—	6	6
1889	—	—	11	11	1907	—	—	1	1
1890	—	—	10	10	1908	—	—	10	10
1891	5	—	28	33	1909	—	—	10	10
1892	—	—	—	—	1910	—	—	4	4
1893	—	—	10	10	1911	—	—	10	10
1894	—	—	—	—	1912	Сведений нет.			
1895	—	12	—	12	1913	1	—	9	10
1896	—	—	13	13	1914	1	—	3	4
1897	—	—	13	13	1915	1	—	11	12
1898	—	—	12	12	1916	1	—	7	8
1899	—	—	6	6					

Кошелевский затон.

Кошелевский затон расположен у правого берега р. Волги, на 57 вер. выше г. Саратова, в устье Березенской воложки. Затон безопасен от ледохода, довольно глубокий и поместительный. От льда воложки его защищает поросший кустарником высокий песчаный побочень. Несмотря на свои положительные качества, в Кошелевском затоне зимуют очень неохотно: одно—три судна, да и то не ежегодно. Об'ясняется это тем, что затон оторван от населенного пункта: с. Кошели отстоит от затона в разстоянии 5 верст, на таком же разстоянии от него отстоит и другое соседнее с. Усовка.

Никаких затрат у Округа на Кошелевский затон не было. Для судоходства этот затон имеет значение как затон-убежище для запоздалых или застигнутых внезапным ледоходом караванов.

На 5 версте ниже Кошелевского затона ставятся на зимовку суда местных собственников в верховье воложки Елшанки, у с. Усовки, в количестве от 2 до 5.

Зимовка относительно безопасная.

КУРДЮМСКИЙ ЗАТОН.

Расположенный на правом берегу Волги, на 20 вер. выше г. Саратова, Курдюмский затон в восьмидесятых и девяностых

годах. играл крупную роль. В нем ежегодно зимовали как паровые, так и непаровые суда в количестве нескольких десятков.

Как зимовочный пункт затон этот был очень удобен: длина его была около 1000 саж., ширина колебалась от 120 до 80 саж. и глубина при средне-низком горизонте более 12 четвертей. Вместимость затона позволяла встать на зимовку до 150 крупным судам. К положительным качествам затона надо также отнести и близость от него с. Курдюма, расположенного по правому незатопляемому берегу, около затона. В начале 90-годов, в связи с изменением конфигурации речного ложа затон начал энергично заноситься. Попытки поддержать его землечерпанием требовали значительных расходов.

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях
1895	3753	7918
1897	3100	5425
1898	3966	7019

С прекращением землечерпательных работ засорение затона все более и более усиливалось. Вследствие чего число зимующего каравана в нем начало резко падать, а в 1906 году зимовка сделалась почти невоможною, т. к. ход в него занесло песком спустившейся косы.

Количество судов, зазимовавших в Курдюмском затоне:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1882	2	17	5	24	1896	6	17	4	27
1883	7	5	44	56	1897	8	8	23	39
1884	3	6	25	34	1898	3	18	19	40
1885	1	—	15	16	1899	—	—	22	22
1886	2	12	6	20	1900	—	4	3	7
1887	1	1	12	14	1901	—	15	—	15
1888	1	4	13	18	1902	—	15	2	17
1889	4	11	17	32	1903	—	9	2	11
1890	2	17	6	25	1904	—	8	3	11
1891	14	16	19	49	1905	—	2	—	2
1892	2	12	41	55	1906	—	2	—	2
1893	5	10	28	43	1907-16	—	—	—	—
1894	1	17	23	41					
1895	—	23	22	45					

Зимовавшие в Курдюмском затоне в указанном году два судна, потерпели аварию, т. к. не могли своевременно уйти под защиту затонной косы. С этого времени затон окончательно потерял свое значение. Возстановить в нем зимовку возможно лишь при условии усиленного черпания как входа, так равно и самого затона.

ЗИМОВКИ У Г. САРАТОВА.

Основные данные.

В районе Саратовского порта на 20-ти верстном участке реки имеется ряд зимовок, вмещающих в себе более половины судов этого плеса.

Наиболее крупными и важными для судоходства зимовочными пунктами Саратовского порта являются:

1. Тарханский затон и продолжение его зимовка у городского берега в городском рукаве.
2. Покровская гавань (затон).
3. Князевский затон.
4. Увекская зимовка.

Все они считаются относительно безопасными, хотя аварии в некоторых из них (Тарханско-Саратовском и Увекском затонах) бывают довольно часто. Вполне бесопасными можно считать только Покровский (бухта) и Князевский.

Кроме перечисленных главных зимовочных пунктов в районе Саратова имеются две зимовки второстепенного значения в ухвостье Ильинского острова и в устье протока Сазанки (железно-дорожный затон).

Последняя из названных зимовок безопасна от ледохода.

Нефтяной караван ставится преимущественно в старом Увекском затоне.

При главных зимовочных пунктах имеются мастерские и помещения для команды.

Берега зимовок не затопляются.

Большинство перечисленных пунктов требуют подчистки черпанием, т. к. подвержены заносу.

ТАРХАНСКИЙ—САРАТОВСКИЙ ЗАТОН.

Расположен у левого берега р. Волги около городского берега, в Тарханском и городском рукавах.

Небезопасен от ледохода, который проникает сюда на высокой воде, как из Тарханки, так и из Староречья.

Зимовочный район отделяется от Волги в Тарханке Беклемишевским островом, а у городского берега высокими песками Староречья.

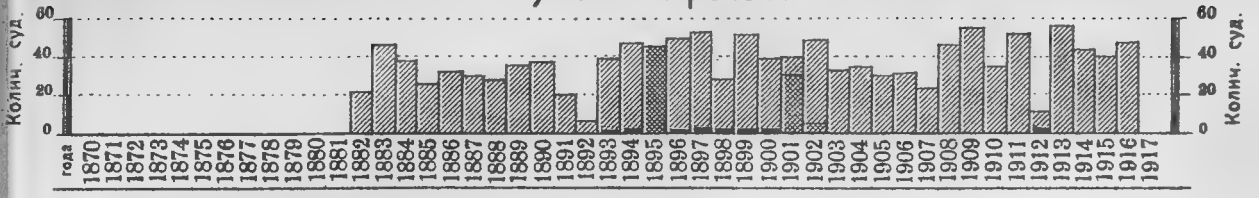
В половодье защитная левая береговая полоса зимовки затопляется на высоту более 2-х сажен.

Длина Тарханской части-зимовки при низком горизонте около 2400 саж., ширина вверху—от 50 до 100 саж., в нижней не менее 150 сажен.

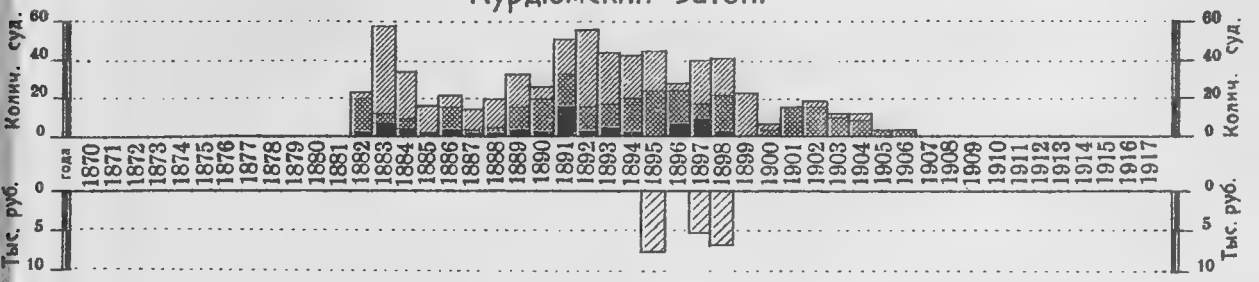
Саратовская часть зимовки имеет неопределенную длину, ширину—староречья.

Глубина зимовки колеблется от 12 до 20 и более четв.

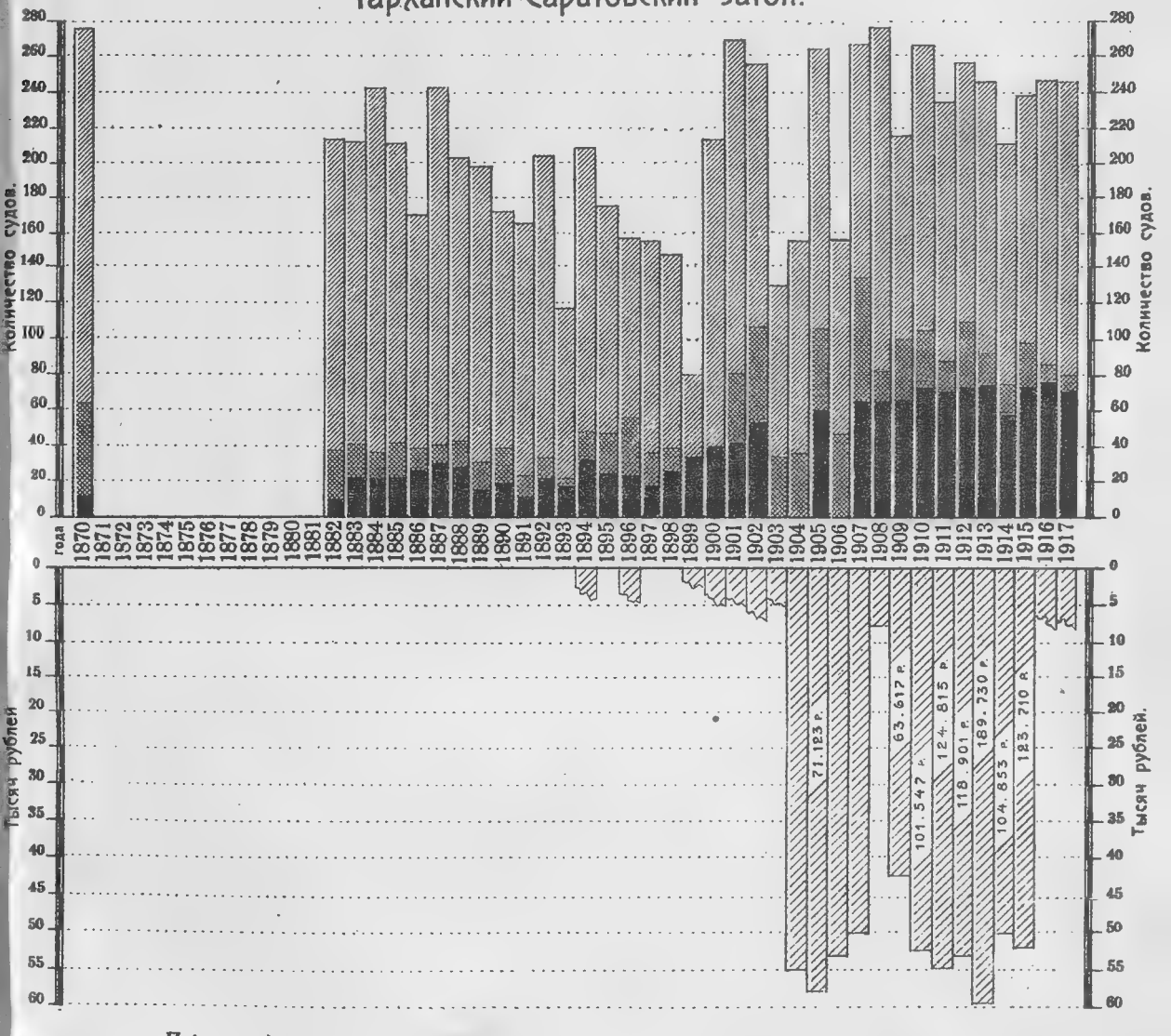
зимовка у с. Воскресенского.



Курдюмский затон.



Тарханский-Саратовский затон.



Паровыя суда

Непаровыя суда { *Неруженыя* / *Груженыя* }

Землечерпательныя работы

Строительныя работы

Изыскания

Глубина подхода на зимовку равняется глубине городского канала—подхода к городским пристаням с Волги.

Нефтяной караван здесь не ставится. Грунт зимовки илисто-песчаный.

При зимовке имеются постоянные ремонтные мастерские и помещения для команды, принадлежащие местным судовладельцам; крупные ремонтные работы исполняются городскими заводами. Особых специально предназначенных противопожарных приспособлений при Тарханско-Саратовской зимовке не имеется.

Описание зимовки. Зимовка в Тарханке несомненно одна из давних. Описание зимовки.

По своему положению Саратовская прибрежная полоса и горный берег Тарханки, при всяких изменениях в речном ложе, имела известный участок достаточно защищенный от весеннего и осеннего льда, чем собственно и пользовались судопромышленники для установки на зиму каравана.

Сведения Округа о зимующих здесь судах начинаются лишь с 1870 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	12	53	212	277	1899	35	—	44	79
1871-81	Сведений нет.				1900	39	—	170	209
1882	10	27	172	209	1901	42	39	186	267
1883	23	19	166	208	1902	54	52	144	250
1884	22	12	206	240	1903	—	34	91	125
1885	21	20	169	210	1904	—	37	115	152
1886	25	14	129	168	1905	59	45	157	261
1887	29	11	201	241	1906	—	45	108	153
1888	27	14	159	200	1907	64	66	132	262
1889	15	15	164	194	1908	64	18	188	270
1890	19	19	130	168	1909	65	36	113	214
1891	10	13	141	164	1910	74	32	156	262
1892	22	11	168	201	1911	69	17	145	231
1893	17	4	94	115	1912	72	37	143	252
1894	33	14	161	208	1913	74	18	152	244
1895	24	22	125	171	1914	58	15	135	208
1896	23	33	97	153	1915	72	24	140	236
1897	17	18	117	152	1916	75	10	161	246
1898	25	13	109	147	1917	70	10	163	243

Хотя зимовка в Тарханке и у городского берега и небезопасная, все-же здесь, как видно из приведенной выше таблицы, скопляется ежегодно большой караван, притягиваемый сюда удобствами, какие дает близость большого города, связанного с промышленными центрами страны железнодорожной линией.

Несмотря на частые аварии зимовка в Саратовском затоне и Тарханском рукавах не ослабевает.

Аварии с судами в Тарханско-Саратовской зимовке зарегистрированы следующие:

Год	Весна или осень	Число пострадавших судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1894	Весна	1	875	
1897	Осень	1	350	
1906	Весна	1	200	
1907	„	2	4900	
1907	Осень	3	800	Убыток от подмочки груза неизвестен.
1908	Весна	2	1050	
1909	„	2	100	Убыток от аварии 1 судна неизвестен.
1911	Осень	1	Неизв.	
1912	Весна	2	100	Убыток от аварии 1 судна неизвестен.
1912	Осень	1	1500	
1914	Весна	3	900	
1915	„	17	Неизв.	
1915	Осень	1	Неизв.	
1917	Весна	1	Неизв.	

Вопрос об улучшении зимовки у г. Саратова и Тарханке стоит в непосредственной зависимости с вопросом о подходе Волги к г. Саратову.

Работы для приведения р. Волги к г. Саратову предприняты были в период времени с 1885 по 1901 г.

Выше города и против него был построен ряд выправительных сооружений. Общая стоимость произведенных гидротехнических работ вместе с ремонтом сооружений доходит до 2 миллионов рублей.

Построенные сооружения, как показала жизнь, благоприятных результатов не дали.

По постановлению Инженерного Совета регуляционные работы были прекращены, а решение вопроса по улучшению подхода к Саратову было предпринято путем землечерпания.

Землечерпательные работы очень скоро дали положительные результаты и с успехом ведутся ежегодно до сего времени:

Ниже приводятся две ведомости работ землечерпательных машин в городском рукаве и Староречье.

Саратовский городской рукав.

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость работ	Примечание
1894	10718	—	
1896	28369	—	
1899	26017 *)	—	*) В том числе вынуто 6845 куб. саж на сумму 11911 р. в Тарханке.
1900	16189	—	
1901	33218	—	
1902	24664	—	1.60 руб. за куб. саж.
1903	26214	—	
1904	6249	17185	
1905	50418	64160	
1906	7302	20617	
1907	4398	8620	
1909	11510	40944	
1910	14670	55776	
1911	9930	47167	
1912	35289	78670	
1913	80947	176620	
1914	16078	63539	
1915	30434	63993	
1917	12714		Из них 17 к. с. в Тарханском затоне и 6556 к. с. у г. Саратова.

Староречье у гор. Саратова.

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость работ	Примечание
1888	7845	—	
1894	9806	—	
1895	24210	—	
1899	27948	—	
1900	20068	—	
1901	32160	—	
1902	30004	—	1 р. 23 к. за куб. саж.
1903	37506	—	
1904	36604	38068	
1905	9947	6963	
1906	13114	33034	
1907	16404	41747	
1908	5475	8432	
1909	11788	22673	
1910	11004	45771	
1911	28790	77648	
1912	16988	40231	
1913	4436	12110	
1914	9790	41314	
1915	15840	59717	
1916	19162	—	
1917	16834	—	

Изыскания в Саратовско-Тарханской зимовке были неоднократно, причем большинство их производилось, опять таки, в связи с вышеупомянутыми регуляционными и землечерпательными работами.

В дальнейшем, несомненно, землечерпательные работы будут продолжаться, т. к. это пока единственное средство поддержать связь города с Волгой в период меженнего стояния воды.

ПОКРОВСКАЯ БУХТА.

Основные данные.

Расположена на левом берегу р. Волги около слободы Покровской.

Безопасна от ледохода.

Полезная площадь бассейна гавани около 8000 кв. сажен.

Нефтяной караван не ставится.

При зимовке имеются складочные помещения для хлебных грузов (амбары), общей емкостью до 12 милл. пудов.

Ремонтных мастерских нет. Имеются помещения для команды.

Большая торговая сл. Покровская расположена на берегу бухты.

Покровский берег зимовки не затопляется; противоположный правый затопляется.

Противопожарные средства имеются на судах и в слободе.

Ближайший к Покровской бухте зимовочный пункт вверх по Волге будет Березняковская зимовка, в 65 вер. и расположенная на противоположном берегу—Саратовско-Тарханская зимовка.

Требует усиленной расчистки землечерпанием или коренного изменения положения входного канала.

Описание бухты.

Описание бухты. То, что принято на Волге называть Покровской бухтой, было-бы правильнее назвать подходом для судов с р. Волги к Покровской слободе, оторванной от важной для нее водной артерии, перерезанной во многих местах, 2-х верстной пойменной долиной. Собственно бухта-бассейн представляет из себя продолговатое расширение в ложе р. Сазанки, разработанное землечерпательницей Ряз. Уральской жел. дороги, вмещающее в себе не более 10—12 хлебных барж. Наибольшая емкость бассейна бухты согласно обязательства Ряз Уральск. ж. д. должна вмещать 19 барж, но до такого размера бухта до сих пор не доведена О-вом.

По направлению к Волге, через приверх Осокоревого осередка, оставляя влево русло Сазанки, через пойменные пески, прорыт искусственный канал на протяжении 2 вер. 200 саж., соединяющий бассейн бухты с Волгой.

Ширина канала позволяет проводить к слободе суда только в расчаленном виде. Глубина его падает при низком стоянии горизонта, несмотря на постоянное поддерживание землечерпанием, до 7 четвертей. Устраивая бухту Рязанско-Уральская ж. д. получила право пользоваться сбором с грузимых в бухте судов по 0,35 коп. с пуда. Сбор этот, достигавший в особо урожайные годы, при большом скоплении в слободе хлебных грузов, 60 тысяч рублей, в среднем же до 40 тысяч рублей ежегодно,—целиком идет на расходы по содержанию и действию обслуживающей бухту железнодорожной землечерпательницы. Причем, как видно из опыта многих лет работы этой машины, она не только не успевает выполнить всего задания по устройству бухты, но даже не справляется с текущей насущнейшей задачей по

поддержанию в бассейне бухты и в соединительном канале должной глубины.

Таково в общих чертах положение Покровской бухты.

Начало постройки соединительного канала и бухты относится к первой половине 90-х годов. Размеры работ по бухте и судоходные требования, каковым должна была отвечать она регламентированы (Сб. уз. и расп. Прав. 1899 г. № 123, стр. 1910). Тем не менее, как мы уже отметили, условия эти до сих пор не выполнены. В 1897 и 1898 г. г. в бухте работали землечерпательницы Округа, вынувшие в общей сложности 2937 куб. саж. грунта на сумму 5002 руб. В навигацию 1914 г., в виду настойчивых ходатайств Покровского Общества о поддержании бухты, Округом снова производилась своими землечерпательными средствами подчистка бухты; было вынуто 3347 куб. саж грунта на сумму 13957 руб. Тяжелое положение бухты создалось в силу того, что за последние годы канал ее усиленно заносится песком из протока, находящегося выше бухты; кроме того и пески Покровского побочня, спускаясь книзу, застилают канал. За последние 15 лет Покровские пески, например, спустились более чем на 150 саж. Удлиняя таким образом вход в бухту, движение Покровских песков в значительной степени увеличивает количество землечерпательных работ. Несмотря на неблагоприятные судоходные условия для зимовки, суда становятся здесь ежегодно, начиная с 1891 года, когда явилась возможность поставить в бухте первые порожние суда.

Количество зимовавших в Покровской бухте и ее канале судов приводится в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1891	—	—	16	16	1904	5	4	39	48
1892	—	2	9	11	1905	2	4	29	35
1893	Сведений нет.				1906	—	13	35	48
1894					1907	3	5	37	45
1895					1908	3	13	31	47
1896	1	1	35	37	1909	3	4	23	30
1897	8	4	58	70	1910	3	2	22	27
1898	3	1	74	78	1911	4	2	16	22
1899	3	—	61	64	1912	3	5	18	26
1900	3	4	53	60	1913	4	2	18	24
1901	4	—	53	57	1914	4	—	23	27
1902	2	3	55	60	1915	2	—	26	28
1903	4	8	51	63	1916	3	—	51	54

Расходы Округа на зимовку, помимо приведенных выше затрат на землечерпание, были также еще и на производство изысканий.

Год	Наименование работ	Сумма в рублях
1902	Съемка планов	111
1908	Составление проекта на берего-укрепительныя работы	529
1911—12	Для получения данных к проекту переустройства гавани	750

Значение Покровской пристани для судоходства таково, что не приходится сомневаться в целесообразности искусственной поддержки связи ее с Волгой. Необходимо лишь отметить кустарничество в этом важном деле со стороны железной дороги. Впрочем, иного отношения от нее и нельзя было ждать, как от заинтересованной стороны.

Забота по установлению прочной и хорошей связи Покровской слободы с Волгой—дело всецело водного транспорта и его органов, к которому он, несомненно, при первой же возможности и приступит.

3. КНЯЗЕВСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у правого берега р. Волги, против Князевского осередка, на 6 вер. ниже г. Саратова и на 4 версты ниже Староречья.

Безопасен от ледохода.

При средне-низком горизонте воды может вместить до 30 судов, из коих 20% груженых.

Нефтяной караван ставить разрешается

В затон проведена ж. д. ветка, имеются зимовочные помещения и небольшие ремонтные мастерские.

Близ затона, по правому берегу его, расположена дер. Князево, от которой затон и получил свое название.

Затон засоряется весенними наносами.

Противопожарные средства имеются при зимовках.

Ближайший от Князевского затона зимовочный пункт, вверх по реке, будет зимовка Саратовского городского берега, в 4 верстах; вниз по Волге—в 1 версте—Старый увек.

Вход в затон, как и самый затон, требует периодической расчистки.

Описание затона

Описание затона. От Волги затон отделяется песчаным побочнем сравнительно давнего происхождения, являющимся вполне надежной защитой для зимовавшего в затоне каравана.

В естественном своем состоянии затон был совершенно непригоден для зимовки. До 1893 года он представлял пересохший песчаный дол, соединяющий вышележащее озеро с Волгой; войти в которое можно было лишь при высокой воде.

В указанном году О-во Рязанско-Уральской ж. д., имея большую нужду в зимовке для своего каравана, обслуживающего железнодорожную переправу—решило устроить в Князевском озере затон.

По первоначальному проекту было решено вести работы в крупном масштабе, с таким расчетом, чтобы при окончательном устройстве затона в нем мог бы размещаться не только караван О-ва, но суда других владельцев, с тем чтобы за зимовку взималась известная плата.

Общая зимовочная площадь намечена была более 15 т. кв. с., что дало бы возможность встать на зимовку более 100 судам. С Волгой Князевское озеро должно было соединяться глубоким и достаточно широким каналом.

Выполнение проекта намечалось по частям:

Для первой очереди в 1893 году было приступлено к разработке осенью входного канала; в следующем, 1894 году, разработывался канал и часть площади стоянки.

Весь проект выполнен, однако, не был. Общество ограничило работу лишь разработкой площади достаточной для зимовки своего каравана, устроило зимовочные помещения и провело к затону железно-дорожную ветку. От эксплоатации же затона другими судовладельцами оно отказалось.

Между тем по своему положению близ крупнейшего приволжского города, каким является Саратов, и около железнодорожных путей, соединяющих нижнее поволжье с центром—Князевский затон, по нашему мнению, имеет хорошее будущее и разработка его, хотя бы до тех размеров, какие были намечены первоначальным проектом Рязанско-Уральскаго ж. д. О-ва, если, раэумеется не встретится к тому каких либо естественных препятствий—безусловно необходима.

До последнего временп у Округа п. с. никаких расходов на Князевский затон не было, т. к. он считался собственностью Р. У. жел. дор. Это, конечно, не исключало возможность ставать на зимовку здесь и судам не принадлежащим О-ву.

Количество зимовавших в Князевском затоне судов приводится в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1894	3	—	11	14	1906	1	4	9	14
1895	7	2	10	19	1907	11	5	13	29
1896	16	3	18	37	1908	9	—	17	26
1897	9	4	7	20	1909	8	—	12	20
1898	6	—	9	15	1910	7	—	13	20
1899	8	5	30	43	1911	7	—	14	21
1900	—	—	12	12	1912	7	—	14	21
1901	1	—	3	4	1913	4	—	16	20
1902	8	6	6	20	1914	4	—	14	18
1903	8	8	5	21	1915	4	—	17	21
1904	2	7	6	15	1916	8	—	14	22
1905	8	8	7	23					

Как можно видеть из приведенной таблицы, количество зимующих в затоне судов не убывает; зимовка же в нем началась как только явилась возможность каравану с осени встать под прикрытие затонного полуострова.

Повыше, на 4 версты, Князевскаго затона иногда встают на зимовку запоздалые суда у ухвостья Ильинского острова. Зимовка эта опасна и оставаться до весны в ней не рекомендуется. Весной 1909 года здесь срезало баржу; тоже повторилось и в 1911 году: срезало весенним ледоходом одно судно.

4. УВЕКСКАЯ ЗИМОВКА.

Основные данные.

Расположена у правого берега реки Волги на месте железно-дорожной переправы и товарной пристани Рязанско-Уральской ж. д., на 7 верст ниже г. Саратова.

Разделяется на две: Старый Увек и Новый Увек.

Зимовки открыты для заторного льда.

В **Старом Увеке** за ледорезами может поместиться в относительной безопасности до 20 груженых и 10 порожних судов большого размера.

В **Новом Увеке**—8 груженых и 10 порожних.

Преимущественно зимует нефтяной караван.

Команды зимующего каравана размещаются в д. Увек, расположенной на берегу близ зимовки.

Берег зимовки не затопляется.

Противопожарные средства имеются у ж. д. переправы и могут быть на судах.

Подход к зимовке имеет глубину плеса..

Ближайшее зимовочное укрытие от Увека, вверх по Волге Князевский затон—в 1 версте; вниз по реке зимовка в устье протока Сазанки в 1 версте.

Описание зимовки.

Описание зимовки 1. Старый Увек. Увек—одна из оживленнейших пунктов на Волге. Пристань оборудована рядом сооружений по передаче грузов с воды на ж. д. и обратно; здесь же совершается и переправа ж. д. подвижного состава с одного берега Волги на другой, чем неустанно заняты перевозные пароходы и ледоколы.

Работа на Увеке кипит и ранней весной и глубокой осенью и зимою.

Естественною заботою ж. д. техников было оградить остающийся у переправы караван от ледохода. С этой целью одновременно, с устройством сооружения по переправе, была устроена на выступающем в реку оползне защитная дамба, заканчивающаяся со стороны реки ледорезами, положившая начало Увекской зимовке. Впрочем и раньше постройки железнодорожных сооружений Увекская зимовка существовала.

За мысом горы зимовали мелкие порожние суда Увекских промышленников. Гора выступом своим в реку образует здесь нейтральное пространство, в которое ни осенний ни весенний лед не попадает. Этими природными качествами Увекского берега воспользовались железнодорожники для устройства своих сооружений, с постройкой которых нейтральная, безопасная от ледохода площадь, еще более увеличилась.

В 1894 году защитная дамба была усилена еще ледорезами.

Все работы по благоустройству Увекской зимовки велись силами и средствами Рязанско-Уральской железной дороги.

Назвать зимовку безопасною, несмотря на построенные сооружения, все же нельзя, т. к. со стороны реки караван стоит совершенно открытый и, в случае образования затора ниже зимовки, растуривающиеся льдины могут безпрепятственно ударять по нему. Поэтому несмотря на огромную, сравнительно, зимовочную площадь (до 18 т. кв. саж.) на зиму в Старом Увеке остается лишь такое количество каравана, какое без особаго риска может укрыться весною за дамбой. Глубина зимовки позволяет стоять в ней судам на осадке до 18 четв.

От случайного заноса весеннего льда караван охраняется железнодорожными ледорезами.

Таковы в общих чертах условия зимовки в Старом Увеке.

2. Новый Увек, расположенный на ½ версты ниже, имеет те же зимовочные качества, что и Старый, с тою лишь разницею, что защитой ему служит ряд железнодорожной переправы, а зимовочная площадь в нем вдвое меньше.

Обе зимовки используются зимою, главным образом, для разгрузки нефтяных баржей.

Несмотря на принятые меры предосторожности, аварии с караванами в Увекских зимовках, как видно из нижеприведенной таблицы бывали довольно часто:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1895	Весна	2	7240	
1900	„	1	80	
1901	„	1	Неизв.	
1904	Осень	4	140	Убыток от аварии 2 судов неизвестен.
1908	Весна	2	400	
1912	„	17	20900	

Количество зимующих в обеих Увекских зимовках судов приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1893	2	28	7	37	1905	—	15	16	31 *)
1894	—	37	11	48	1906	—	18	27	45 *)
1895	10	31	5	46	1907	7	31	74	112
1896	9	28	10	47	1908	4	6	32	42
1897	2	59	23	84	1909	4	7	23	34
1898	2	37	19	58 *)	1910	4	8	18	30
1899	Сведений нет.				1911	4	12	15	31
1900	1	40	18	59	1912	3	27	37	67
1901	2	64	21	87	1913	3	9	23	35
1902	3	47	14	64	1914	6	26	10	42
1903	2	28	12	42	1915	4	32	18	54
1904	—	46	12	58 *)	1916	1	39	21	61

Из таблицы легко усмотреть, что преобладающее значение Увекские зимовки имеют для грузового каравана.

*) Вместе с судами зимующими в устье дротока Сазанки.

При сильной перегруженности Увекских зимовок судами часть нагруженного каравана ставится ниже, под грядой.

Зимовка эта опасная.

Зимовка в устье р. Сазанки.

Зимовка в устье р. Сазанки расположена на противоположном левом берегу р. Волги на 1 версту ниже Увекской.

Зимовка опасная: в 1901 году здесь срезало весенним ледоходом одну баржу. Зимует преимущественно железнодорожный караван и случайно оставшиеся осенью у переправы суда в очень ограниченном количестве.

Следуя вниз по реке, на протяжении 100 верст, можно отметить ряд зимовок, разбросанных по обоим берегам реки, между Саратовским портом и Золотовским затоном, имеющих, за исключением Ровенской, второстепенное значение.

Зимовки эти следующие:

Зимовка в Белинской (Застенной) воложке—**Шахматовский затон.** Расположена у праваго берега реки в рукаве старой Волги, на 14 вер. ниже Увека и на 2 версты ниже с. Шахматовки, близ фабрики Саратовской мануфактуры.

Зимовка спасная. Лед весенний свободно проникает в воложку через расположенные выше прораны (староречье). Суда спасаются от весеннего ледохода за высыпком оврага. Подход к зимовке через Белинскую прорву и снизу с устья воложки от д. Несветаевки, с. Н.-Несветаевского перевала. По сведениям быв. Округа п. с. зимовка в воложке началась с 1898 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1898	—	—	3	3	1909	2	—	2	4
1901	1	—	—	1	1910	1	—	2	3
1902	1	—	3	4	1911	1	—	2	3
1903	1	—	2	3	1912	1	—	2	3
1904	1	—	3	4	1913	1	—	2	3
1905	—	—	—	—	1914	1	—	3	4
1906	—	—	1	1	1915	1	—	3	4
1907	1	—	1	2	1916	1	—	2	3
1908	2	—	2	4					

Затраты Государства на зимовку ограничиваются производством в 1911 г. изысканий в верховьях воложки для выяснения состояния ее и возможного использования в дальнейшем—как зимовочный пункт. Расходы по изысканиям выразились в сумме 400 руб.

Зимовка у с. Синенького расположена у праваго берега р. Волги при с. Синеньком на 30 верст ниже Увека. Укрытием для судов служит каменная гряда (волынок) ручья. Обычно здесь зимует местная пристань и одно—два судна местных собственников. Зимовка у с. Синенького.

Зимовка опасная и в особенности от заторного льда.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1894	—	—	15	15	1906	—	—	3	3
1895	—	—	9	9	1907	—	—	2	2
1896	—	—	8	8	1908	—	—	3	3
1897	—	—	11	11	1909	—	—	4	4
1898	—	—	7	7	1910	—	—	2	2
1899	—	—	8	8	1911	—	—	1	1
1900	—	1	4	5	1912	—	—	1	1
1901	—	1	2	3	1913	—	—	1	1
1902	—	—	3	3	1914	—	—	1	1
1903	—	—	3	3	1915	—	—	2	2
1904	—	—	6	6	1916	—	—	1	1
1905	—	—	3	3					

Аварии с судами, отмеченные Округом, приводятся в таблице:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1909	Весна	1	—	На долю груза 30000 р., на долю судна неизвест.
1911	„	1	400	

В аналогичных условиях с зимовкой у с. Синенького находятся другие две зимовки пониже: у д.д. **Банновки** и **Ликатной**. Зимует здесь одно—два порожних судна, мелкаго размера. Начало зимовки относится к 1900 г. За последнее время зимовка прекратилась.

Зимовка у кол. Сосновка. Расположена на 41 вер. ниже г. Саратова, у правого берега реки. Принадлежит к числу случайных зимовочных укрытий, небезопасных от ледохода. Зимуют здесь преимущественно порожние мелкие суда местных владельцев и в очень ограниченном количестве. Зимовка у кол. Сосновка.

Зимовка имеет глубину входа; место зимней стоянки богато крупными камнями (гряда). Осенью 1914 г. у Сосновки принужден был встать на зимовку караван крупных судов; для спасения которого Округом была устроена на защитной гряде каменная дамба, стоившая Государству 5000 руб.

Количество зимующего здесь каравана приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж	Порож.	
1895	—	—	4	4	1906	—	1	2	3
1896	—	—	—	—	1907	—	2	4	6
1897	—	—	4	4	1908	—	—	4	4
1898	—	—	—	—	1909	—	—	3	3
1899	—	—	3	3	1910	—	—	3	3
1900	—	—	—	—	1911	—	—	4	4
1901	—	2	—	2	1912	—	—	4	4
1902	—	—	3	3	1913	—	—	5	5
1903	—	2	3	5	1914	—	—	12	12
1904	—	1	2	3	1915	1	—	4	5
1905	—	—	3	3	1916	1	—	2	3

С постройкой защитной дамбы, Сосновская зимовка в значительной степени улучшилась: в настоящем состоянии ее можно отнести к числу более или менее надежных осенних убежищ для запоздалых караванов.

Близость села выгодно дополняет положительные качества зимовки.

Необходимо только в интересах большей безопасности зимней стоянки произвести тщательную очистку зимовочной площади от камней.

Ведомость аварий судов у с. Сосновки.

Год.	Весна или осень	Число судов.	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1904	Весна	2	700	
1908	„	1	Неизв.	
1915	„	1	Неизв.	

На 6 верст ниже колонии Сосновки собирается ежегодно на зиму довольно большой караван мелких порожних судов типа дощанников, косовых, асланок и т. п. **у с. Мордово**, расположенного у правого берега реки Волги.

Обычно Мордовский караван за зиму вытаскивается на берег под грядой и частью выше ее. В некоторые годы здесь собиралось до 30 и более мелких судов местных собственников, торгующих на них в низовьях Волги.

Зимовка у с. Ахмат. Расположена у правого берега реки под грядой, пониже с. Ахмата, в 56 вер. вниз от г. Саратова. Зимовка безусловно опасная, как от весеннего, так и от осеннего льда, вследствие почти ежегодных заторов. Зимовка у с. Ахмат.

Зимуют у Ахмата преимущественно местные пристани и мелкие порожние суда местных владельцев, которые в большинстве случаев,—как и у мордовской зимовки, вытаскивают их на берег.

Количество зимовавших в разные годы в Ахматовской зимовке судов приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1894	—	—	39	39	1906	—	1	25	26
1895	—	—	51	51	1907	1	4	28	33
1896	—	—	38	38	1908	—	—	24	24
1897	—	—	39	39	1909	—	—	36	36
1898	—	—	43	43	1910	—	—	27	27
1899	—	—	44	44	1911	—	—	28	28
1900	—	—	13	13	1912	—	—	26	26
1901	—	23	8	31	1913	—	—	21	21
1902	—	—	27	27	1914	1	—	16	17
1903	—	—	38	38	1915	—	—	20	20
1904	—	—	31	31	1916	—	—	12	12
1905	—	1	19	20					

Из таблицы усматривается, что число зимующих судов падает. Об'ясняется это, повидимому, наростанием опасности от ледохода. Так осенью 1915 года здесь потерпели аварии два судна; весною 1916 года одно. В обоих случаях пострадали крупные суда (дебаркадеры).

У левого берега Волги, против Ахматовской зимовки ставят на зиму небольшие караваны в устье реки Криуши колонии Вольская (Кусково).

РОВЕНСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у левого берега при колонии Ровное на 95 вер. ниже г. Саратова.

Небезопасен от ледохода.

В затоне может разместиться караван до 15 груж. больших судов, 10 порожних большого размера и столько же малых.

Нефтяной караван не ставится.

Мастерских при затоне не имеется.

Команда размещается в селе Ровном.

Левый берег затона не затопляется.

Противопожарные средства имеются в селе и могут быть на судах

Ближайший зимовочный пункт от Ровенского затона будет вверх по реке зимовка у кол. Вольской

Описание затона.

Описание затона. Со стороны реки затон защищает высокий песчаный побочень, представляющий однако мало надежную защиту от весеннего ледохода.

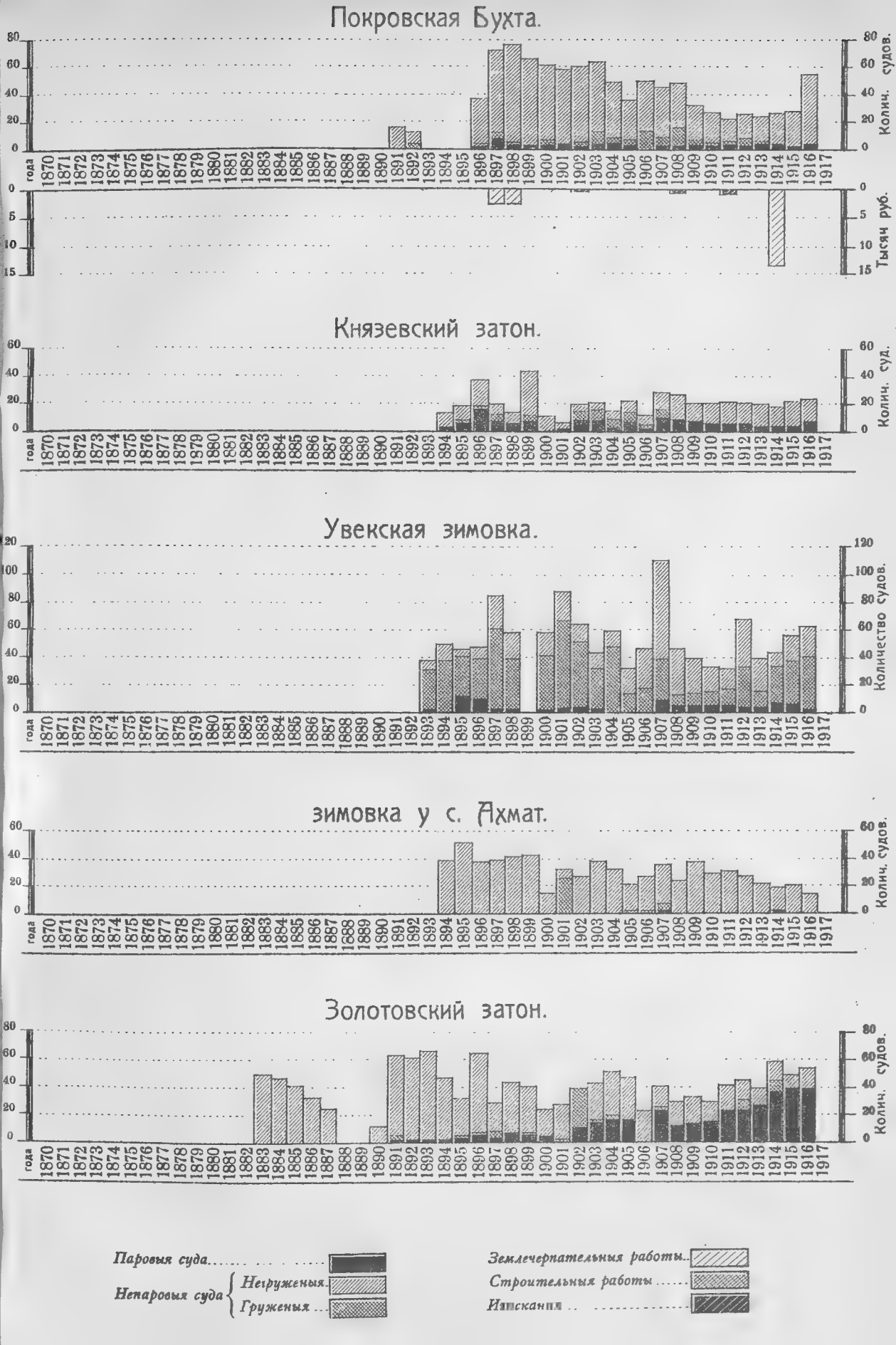
Верхняя часть затонного залива врезалась на протяжении около 250 саж. в пойменную долину; эта часть собственно и является единственным убежищем для зимующего каравана, когда лед идет на высокой воде.

Длина всего затона при средне-низком уровне воды около 2 верст, ширина от 70 до 130 саж.

Вход в затон при этом же горизонте имеет более 20 четв., а глубина внутри затона от 16 и более четвертей. Общая полезная площадь его до 35 т. кв. саж, хотя безопасною, и то относительно, едва ли не более трети.

В 1915 году в защитном песчаном побочне затона образовался проран, не пересыхающий при горизонте 1,00 саж. над нулем Саратовского водом. поста,—проран этот разделил затон на две части; пригодною для зимовки является только верхняя часть затона.

Начало зимовки у Ровного по сведениям Округа положено было осенью 1891 года, когда здесь остались зимовать три порожних судна. В последующие затем годы, как видно из таблицы, зимовка прекратилась, только начиная с 1904 года она сделалась ежегодною.


Покровская Бухта.
Колич. судов.
Тысяч руб.
года
Князевский затон.
Колич. суд.
Увекская зимовка.
Количество судов.
зимовка у с. Ахмат.
Колич. судов.
Золотовский затон.
Колич. судов.
Паровыя суда
Непаровыя суда
Неируженыя
Груженыя
Землечерпательныя работы
Строительныя работы
Изыскания

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1891	—	—	3	3	1904	—	—	7	7
1892	—	—	—	—	1905	—	—	6	6
1893	—	—	—	—	1906	—	—	6	6
1894	—	—	—	—	1907	4	11	11	26
1895	—	—	—	—	1908	3	8	9	20
1896	—	—	—	—	1909	1	—	8	9
1897	—	—	—	—	1910	—	1	7	8
1898	—	—	—	—	1911	—	—	11	11
1899	—	—	—	—	1912	—	—	14	14
1900	—	—	—	—	1913	—	—	5	5
1901	—	—	—	—	1914	—	—	—	—
1902	—	—	—	—	1915	—	—	8	8
1903	—	—	—	—	1916	—	1	4	5

Судоходное значение Ровенского затона незначительное, т. к. близ него имеется более безопасный затон Золотовский, зимовка в котором дает больше удобств и для каравана и для команды.

Никаких затрат у Округа на Ровенскую зимовку не было, за исключением расхода в сумме 336 руб., потраченных в 1913 году на производство в затоне изысканий для выяснения его состояния.

ЗОЛОТОВСКИЙ ЗАТОН.

Расположен у правого берега Волги около с. Золотого, на 114 вер. выше г. Камышина и на 108 вер. ниже г. Саратова.

Небезопасен от ледохода.

При средне-низкой воде может вместить до 80 судов, из которых до 50 груженых.

Нефтяной караван ставится.

При затоне имеются постоянные и временные помещения как жилые, так и для ремонта судов.

Ближайший населенный пункт с. Золотое, в $1^1/_2$ верстах.

Противопожарные средства имеются лишь на судах и при селе.

Берега затона в районе зимовки затопляются весенней водой.

Ближайшим затоном—убежищем от Золотовского затона вверх по Волге является Ровенский, в 13 верстах; вниз по Волге—зимовка около с. Н. Банновки, в 19 верстах.

Горный затон сильно засоряется отложениями речки.

Описание затона.

Описание затона. Золотовский затон принадлежит к числу глубоких и поместительных затонов нижней Волги, будучи расположен на полпути между г. г. Камышином и Саратовом на плесе, не имеющем более или менее безопасных укрытий для большемерных и груженых судов, играет очень крупное значение в судоходстве. Длина его около 500 саж., средняя ширина при низком горизонте около 100 саж. и глубина – 12 четвертей и более. Вход в затон удобный: ширина его до 70 саж. и глубина более 16 четвертей. От Волги его отделяет довольно высокая, поросшая кустарником, коса, являющаяся вполне надежной защитой от ледохода. Но тем не менее во время весенних и осенних ледоходов даже при слабом ветре, образуются,—вследствие слабого течения у Золотовского берега,—сплошные заторы во всю Волгу и затон (Черный) заполняется льдом снизу, которым зимующие в нем суда могут быть выжаты на берег.

Золотовский затон существует давно. Он имеется уже на планах 1843 года, где показан состоящим из двух частей, имеющих вид пойменных заливов. Приблизительно такое же очертание имеет затон и в настоящее время; он разделяется на два как бы самостоятельных затона: **Горный** меньший по размеру—у самого села Золотого и **Черный** повыше первого, под крутиком, отделяется от Горного широким песчаным мысом. Правый берег **Горного затона** крутой, каменистый, левый песчаный, поросший кустарником; грунт этого затона каменисто-илистый. Сам по себе Горный затон представлял большие удобства для зимовки, т. к., по сравнению с Черным являлся более безопасным от ледохода. Но он постепенно все более и более обмелевал, благодаря заносам из пойменного проноса и речки Золотухи. В 1912 г. Горный затон был уже настолько занесен, что при горизонте на 0,50 с. над наинизшим вход в него уже был сухой, а при горизонте на 2 четв. выше наинизшего обсыхал уже и весь бывший затон. Благодаря чему суда с осени останавливаются над затоном повыше пристаней под прикрытием спустившейся песчаной косы, защищающей оба затона от осеннего ледохода. И в затон входят лишь паровые суда, имеющие небольшую осадку и, главным образом, те из них, которые предназначаются на обсушку или вытаскиваются на берег для производства ремонта подводных частей.

Второй затон—Черный имеет песчаные берега, покрытые кустарником. Дно этого затона очень богато илистыми отложениями. Наметка при промерах входит в дно затона более чем на 2 арш. Он значительно больше Горного и глубже его, но имеет тот недостаток, что подвержен действию заторного льда; впрочем, за левой кромкой затона суда в ограниченном количестве стоят в полной безопасности.

Вход в затон имеет глубину более 20 четв.; глубина внутри его колеблется от 10 до 30 четв.; общая полезная площадь более 30 т. кв. саж. В Черном затоне может разместиться до 30 груженых большемерных судов с осадкою на 18 четв., до 20 боль-

ших судов с осадкою на 12 четвертей и до 30 порожних судов разного размера. За время с 1883 по 1912 г. количество судов, зимовавших в Золотовском зотоне колебалось в пределах от 11 до 66.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1883	—	—	49	49	1900	4	—	17	21
1884	—	—	46	46	1901	—	1	23	24
1885	—	—	41	41	1902	11	28	—	39
1886	—	—	33	33	1903	15	1	26	42
1887	—	—	24	24	1904	17	1	33	51
1888	—	—	—	—	1905	16	—	30	46
1889	—	—	—	—	1906	—	—	21	21
1890	—	—	11	11	1907	21	4	15	40
1891	2	2	58	62	1908	11	—	16	27
1892	2	—	58	60	1909	13	—	19	32
1893	2	—	64	66	1910	14	—	14	28
1894	2	—	44	46	1911	22	—	18	40
1895	3	3	24	30	1912	22	8	15	45
1896	6	2	56	64	1913	25	—	14	39
1897	3	5	19	27	1914	36	8	15	59
1898	8	—	35	43	1915	37	—	10	47
1899	6	1	34	41	1916	37	—	16	53

В делах бывш. Округа П. С. зарегистрированы следующие аварии с судами в Золотовском затоне:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1899	Весна	9	9050	Убыток от аварии одного судна и груза в двух судах неизвест.
1904	„	4	2400	Убыток от аварии 2 судов неизвест.
„	Осень	1	Неизв.	
1908	Весна	4	2250	Убыток от аварии 1-го судна неизвестен.

Общий расход Государства на затон до последнего времени выражается в сумме 964 руб., израсходованной на производство изысканий, причем первые изыскания, в 1902 году, производились для составления плана затона, вторые, в 1911 году, для выяснения потребности в землечерпательных работах.

Зимовка при дер. Н. Банновке

Зимовка при д. Н. Банновке расположена у правого берега реки, на 19 верст ниже Золотовского затона, около Банновской пристани.

Зимовка опасная. Караваны с осени стоят частию под грядой высыпки, частию на обсушке.

Зимуют местные дебаркадеры и мелкие порожние паровые и непаровые суда местных владельцев.

Таблица зимовавших судов:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1892	—	—	16	16	1905	3	1	11	15
1893	1	—	36	37	1906	1	—	7	8
1894	—	1	23	24	1907	1	1	5	7
1895	—	—	13	13	1908	—	—	7	7
1896	—	—	40	40	1909	—	—	8	8
1897	—	—	—	—	1910	—	—	9	9
1898	—	—	4	4	1911	—	—	11	11
1899	—	—	10	10	1912	2	2	6	10
1900	—	—	—	—	1913	—	—	—	—
1901	1	—	6	7	1914	1	—	11	12
1902	—	8	—	8	1915	—	—	5	5
1903	—	—	10	10	1916	4	—	11	15
1904	—	—	11	11					

Зимовка у с. Лопоть.

Зимовка у с. Лапоть, расположенная на 96 верст ниже Банновской зимовки у правого берега, имеет те-же судоходные качества, что только что описанная. Зимуют здесь исключительно мелкие порожние суда.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1897	—	—	16	16	1907	—	—	2	2
1898	—	—	7	7	1908	—	—	5	5
1899	—	—	10	10	1909	—	—	1	1
1900	—	—	—	—	1910	—	—	2	2
1901	—	—	6	6	1911	—	—	4	4
1902	—	—	7	7	1912	—	—	4	4
1903	—	—	7	7	1913	—	—	—	—
1904	—	—	8	8	1914	—	—	—	—
1905	—	—	8	8	1915	—	—	—	—
1906	—	—	2	2	1916	—	—	2	2

Ниже с. Лапоть под ухвостьем Сурминского острова имеется безопасный затон—убежище наз. **Сурминская Воложка.**

Общая полезная площадь затона около 1000 кв. саж. Может укрыть 2 полномерных судна и до 6 маломерных.

Помещений для команды не имеет; берега затона весною затопляются.

Для зимовки груженых судов затон непригоден.

От ближайшего населенного пункта с. Даниловки зимовка удалена на $2^1/_2$ версты, связь с которым весною в распутицу прерывается.

Мелкие порожние суда в количестве от 1 до 4 зимовали в прежние годы и у с Даниловки, но за последние годы эта зимовка почему то оставлена.

Зимовка у с. Щербакова.

Зимовка у с. Щербакова, расположена у правого берега Волги при селе Щербаково, на 46 верст ниже Золотовского затона.

Зимовка опасная и пригодна лишь для укрытия мелких порожних судов. От весеннего льда караван прячется за высыпком.

Число зимовавших в разные годы судов приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1883	—	—	15	15	1900	—	—	—	—
1884	—	—	18	18	1901	—	—	4	4
1885	—	—	17	17	1902	—	2	2	4
1886	—	—	11	11	1903	—	—	6	6
1887	—	—	15	15	1904	—	—	6	6
1888	—	—	—	—	1905	—	—	5	5
1889	—	—	—	—	1906	—	—	1	1
1890	—	—	—	—	1907	—	—	1	1
1891	—	—	—	—	1908	—	—	3	3
1892	—	—	5	5	1909	—	—	3	3
1893	—	—	27	27	1910	—	—	2	2
1894	—	—	28	28	1911	—	—	2	2
1895	—	—	13	13	1912	—	—	2	2
1896	—	—	11	11	1913	—	—	2	2
1897	—	—	7	7	1914	—	—	2	2
1898	—	4	1	5	1915	—	—	2	2
1899	—	—	8	8	1916	—	—	2	2

Повыше впадения в р. Волгу р. Еруслана имеется необитаемый затон—убежище, в критический момент суда могут укрыться и перезимовать.

ЗИМОВКА У Г. КАМЫШИНА.

Основные данные.

В районе г. Камышина и ближайшего к нему участка реки имеются четыре зимовочных пункта:

1. Зимовка у сл. Никольской, 2. зимовка около города, 3. затон Разгуляй и 4. Соляной затон.

Из перечисленных пунктов безопасными считаются только два последних.

Количество зимующего в районе гор. Камышина каравана колеблется от 30 до 100 и более судов, что в значительной степени зависит, конечно, от условий последних дней навигации.

Нефтяной караван ставится в затонах.

Ремонтных мастерских и зимовочных помещений, выстроенных при зимовках нет. Близ городской зимовки находится железнодорожная ветка

Берега в районе зимовок весною затопляются.

Противопожарных средст нет; могут быть только на зимующих судах или использованы городские.

Ближайшим от Камышинских зимовок укрытием для судов вверх по реке будет затон устья р. Еруслана, в 30 вер.; вниз по реке—Быковская зимовка, в 45 верстах.

Зимовка у ст. Николаевской.

1) **Зимовка у сл. Николаевской,** расположена у левого берега в Соляной воложке

Зимовка опасная и ныне оставлена, так как воложку заметало песком.

Сведения Округа о зимовке оканчиваются 1908 годом, когда здесь зимовало одно судно, которое к тому же и пострадало.

Убыток от аварии заявлен в 1500 рублей.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож	
1896	1	—	4	5	1903	1	1	3	5
1897	—	3	15	18	1904	—	—	3	3
1898	—	1	9	10	1905	—	—	—	—
1899	—	—	6	6	1906	—	—	—	—
1900	—	5	11	16	1907	—	—	—	—
1901	—	—	2	2	1908	—	—	1	1
1902	—	1	5	6	1909	—	—	—	—

За последнее время суда, тяготеющие к Николаевской слободе, ставятся на зимовку, если позволяет горизонт воды, в воложке ниже временного моста, около хлебных амбаров и у лесной пристани. Число зимующих судов здесь очень ограниченное.

Зимовка у г. Камышина.

2) **Зимовка у г. Камышина,** расположена около правого берега р. Волги, на месте городских и ж. д. пристаней.

Опасна от ледохода.

Число зимующих судов колеблется от 72 (в 1885 г.) до 11 (в 1911 году).

Нефтяной караван ставится на ж. д. участке зимовки.

Ремонтные мастерския и помещения для команды размещаются в городе.

Берег зимовки незатопляемый.

Противопожарные средства имеются в городе и при ж. д. постройках.

Зимуют у городского берега преимущественно порожние непаровые суда.

Главная масса зимующего каравана прячется от ледохода за рынком под грядой р. Камышинки, остальной стоит у берега на месте зимней стоянки и по мере прибыли воды подтягивается ближе к незатопляемому яру.

Количество зимовавших у гор. Камышина в разные годы судов приводится в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	—	—	43	43	1898	4	—	22	26
1871	—	—	38	38	1899	4	—	26	30
1880	—	—	9	9	1900	5	—	21	26
1881	—	—	—	—	1901	3	1	11	15
1882	—	4	22	26	1902	7	1	25	33
1883	—	—	37	37	1903	5	15	3	23
1884	—	2	69	71	1904	—	—	21	21
1885	—	3	69	72	1905	—	—	21	21
1886	—	—	39	39	1906	—	2	10	12
1887	1	—	42	43	1907	11	1	28	40
1888	—	—	—	—	1908	5	—	17	22
1889	1	—	29	30	1909	7	—	20	27
1890	1	—	30	31	1910	5	3	16	24
1891	4	—	67	71	1911	2	—	11	13
1892	1	3	43	47	1912	—	—	13	13
1893	4	—	28	32	1913	2	—	9	11
1894	5	—	16	21	1914	—	1	25	26
1895	6	—	21	27	1915	—	1	18	19
1896	—	—	—	—	1916	4	—	21	25
1897	—	—	—	—					

Несмотря на опасность зимовки и довольно частые аварии от ледохода, постановка судов здесь, как видно из таблицы, не прекращается, что, конечно, главным образом об'ясняется переполнением Камышинских пристаней судами, к которым притягиваются они железной дорогой.

В благоприятные годы грузового движения по Волге грузооборот Камышинских пристаней достигает 25 миллионов пуд.

Обмен грузов с жел. дор. в такие годы превышает 8 миллионов пудов. Естественно поэтому, что перегрузочные операции затягиваются здесь до поздней осени, заставляя суда зимовать в худшем случае, на месте зимовки, в лучшем спрятаться под устьем Камышинки. Когда же зимовка переполнялась сверх меры и каравану грозила явная опасность, часть его уходила на противоположный берег реки, на пески. Так было, например в 1891 году, когда 25 судов из Камышинского каравана стало на зимовку у лугового берега, против города.

При таких условиях, разумеется, аварии с караваном при ледоходе, явление здесь довольно обычное. По данным Округа п. с., которые, вообще говоря, далеко не полные, у Камышина, начиная с 1898 года зарегистрированы следующие аварии:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1898	Весна	1	600	
1900	„	3	1307	
1908	„	4	2500	Показан убыток от аварии только одного судна.
1910	„	18	6855	Показан убыток от аварии двух судов
1914	„	10	Неизв.	
1915	Осень	1	Неизв.	
1916	Весна	1	Неизв.	
1917	„	1	Неизв.	

После катастрофы с судами весною 1910 года зимовка у города сократилась; за последнее время здесь остаются на зиму, главным образом, дебаркадеры и перевозный караван. Баржевой караван старается уйти зимовать на левый берег в затоны Разгуляй или Соляной.

Затрат у Округа на городскую зимовку не было.

3. ЗАТОН РАЗГУЛЯЙ.

Основные данные.

Расположен у левого берега р. Волги, против Камышинской ж. д. пристани.

Безопасен от ледохода.

Общая полезная площадь затона около 10 т. кв. саж., из коих до $2^1/_2$ тыс. кв. саж. пригодны для постановки груженого каравана, остальные для порожних судов.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Зимовочных помещений и ремонтных мастерских при затоне нет.

Ближайший населенный пункт сл. Николаевская, расположена в $2^1/_2$ вер. от зимовки.

Берега зимовки весною затопляются.

Противопожарные средства могут быть только на зимующих судах

Ближайшее от Разгуляя зимовочное укрытие—Соляной затон находится в 8 вер. вниз по реке.

Затон требует периодической расчистки.

Описание затона.

Описание затона. После весенней катастрофы с караваном у Камышинского берега, при которой пострадали от ледохода 18 судов, встал на очереди вопрос о создании около г. Камышина безопасной зимовки. Со стороны заинтересованных судопромышленников было внесено предположение устроить зимовку у городского берега, при устье р. Камышинки, такая зимовка для них была бы удобнее, как находящаяся рядом с городом. Предложение это осуществлено не было с одной стороны из-за больших затрат, которые бы здесь потребовались; с другой—при наличности защитных сооружений, по мнению Округа п. с. зимовка у городского берега все же не была безопасною.

Поэтому Округом было решено устроить зимовочное помещение для судов Камышинских пристаней у левого берега, против города, здесь как уже нами отмечалось, вставали на зомовку суда, когда Камышинская зимовка перегружалась; стоянка протекала благополучно.

Для большей гарантии зимовки Округом была произведена в навигацию 1914 года расчистка входа к пролегающей вдоль подошвы коренного левого берега заструги, защищенной от Волги высокой песчаной косой.

Таким образом затон Разгуляй скорее искусственного происхождения.

Защищающая затон коса, находящаяся в стадии дальнейшего передвижения, постепенно заволакивает затон, вызывая ежегодное черпание. Песчаное строение косы, легко поддающееся влиянию течения, говорит за то, что затон этот имеет для судоходства временное значение, что при малейшем изменении в конфигурации речного ложа, затонская коса может оказаться размытою и затон перестанет существовать.

Количество зимующих судов.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1913	—	—	2	2	1915	—	—	17	17
1914	—	1	12	13	1916	—	—	10	10

Расход Государства на затон до 1917 года выражается в сумме 111782 руб., из коих на землечерпание израсходовано 110821 руб. и на изыскания 961 руб.

Погодное распределение указанных расходов выражено в нижеследующих таблицах:

Таблица землечерпательных работ:

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях	Примечание
1914	9305	32568	
1915	16518	38933	
1916	12877	39320 *)	*) Расход за 1916 г. указан приблизительно.
	Итого. 38600	110821	

Таблица изысканий:

Год	Цель изысканий	Сумма в рублях
1913	Обследование затона	366
1914	Для выяснения потреб. и размера землечерпат. работ	105
1915	Тоже	200
1916	Составление плана затона	290
	Итого	961

Принимая, что в среднем в Разгуляе ежегодно зимовало 10 судов, расход Государства на одно зимующее судно будет 2794 руб. Такой громадный расход, конечно, не может нести Государство и дальнейшее поддержание Разгуляя, если количество землечерпательных работ не сократится, придется, без сомнения, прекратить.

4. СОЛЯНОЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у левого берега реки Волги на 5 верст ниже г. Камышина.

Безопасен от ледохода.

Общая полезнан площадь зимовки при средне-низком горизонте более 40 т. кв. саж., из коих до 30 т. кв. саж. может

быть использовано для постановки груженых большемерных судов, с осадкою от 10 до 18 четвертей.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Ремонтных мастерских и помещений для команды нет.

Ближайшее селение хутор Очкуров в 3-х верстах от зимовки.

Берега затона весною заливаются.

Противопожарные средства могут быть на судах.

Ближайшим к Соляному затону зимовочным пунктом вверх по реке будет Быковская зимовка, в 40 верстах.

Верховье затона заносится песками воложки и выходящими в затон.

Описание затона.

Описание затона. Соляной затон представляет из себя устье занесенной Николаевской воложки. Название „Соляной" затон получил, повидимому, от производимых в воложке погрузочных операций с Эльтонской солью, подвозимой к слоб. Николаевской с места выработки.

Суда ставятся здесь начиная от временного моста через воложку, от амбаров и до устья, при чем средняя мелкая часть затона между ериками остается обычно неиспользованною.

Груженый караван стоит в устьевой части затона ближе к левому берегу.

Соляной затон один из старых на этом плесе реки. Караван притягивал к нему крупные погрузочные операции производившиеся весною у сл. Николаевской, да и кроме того это был единственный безопасный зимовочный пункт около города Камышина

Сведения б. Округа п. с. о зимовке начинаются 1887 годом.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1887	—	3	7	10	1902	—	2	10	12
1888	—	—	—	—	1903	—	2	14	16
1889	—	—	—	—	1904	—	2	11	13
1890	—	—	—	—	1905	—	3	23	26
1891	—	—	—	—	1906	—	1	22	23
1892	—	—	—	—	1907	2	14	20	36
1893	2	8	9	19	1908	—	6	14	20
1894	—	17	3	20	1909	—	2	21	23
1895	2	13	6	21	1910	—	4	14	18
1896	—	—	—	—	1911	—	3	19	22
1897	—	—	—	—	1912	—	5	12	17
1898	—	4	1	5	1913	—	1	20	21
1899	—	3	2	5	1914	—	—	—	—
1900	—	—	—	—	1915	—	1	1	2
1901	—	—	—	—	1916	—	1	19	20

Зимовка в некоторые годы прерывалась из за невозможности попасть в него, вследствие замеления входа.

Землечерпание же в нем началось лишь с 1911 года, до этого времени затон оставался в естественном состоянии.

Расходы Государства на затон до 1917 года выражаются в сумме 31632 руб., из коих 30478 руб. израсходованы на землечерпание и 1154 руб. на изыскания.

Таблица землечерпательных работ:

Год	Количество вынутого грунта	Сумма в рублях	Примечание
1911	3432	5148	
1913	12665	25330	
Итого	16097	30478	

В годы, когда землечерпание в затоне не производилось, зимовка в нем зависела всецело от состояния горизонта воды при окончании навигации, т. к. глубина внутри затона при всяких горизонтах вполне достаточна для безопасной стоянки в нем зимою.

Таблица изысканий:

Год	Цель изысканий	Стоимость в рублях	Примечание
1902	Съемка плана . . .	91	
1906	Обследование затона	350	
1907	Дноуглубительные работы	190	
1910	Дноуглубительные работы	142	
1911	Дноуглубит. работы входа	76	
1913	Для землечерпат. работ	200	
1914	Для землечерпат. работ	105	
	Итого . . .	1154	

Аварий с судами в Соляном затоне Округом зарегистрировано всего одна: весною 1899 года повредило льдом одно судно, убыток заявлен в 1000 руб.

Все сказанное о зимовках у г. Камышина приводит к заключению, что зимовочный вопрос здесь не разрешен; до сих пор нет уверенности для караванов, стоящих у железнодорожной пристани, что им спешить с перегрузкой осенью нечего, т. к. опасности для них нет, ибо зимовочная стоянка им обеспечена.

Действительность говорит другое: у слоб. Николаевской зимовки нет—воложка засыпана, да и разстояние до этой зимовки далекое; городской берег опасен; Разгуляй—на другом берегу, к тому же требует ежегодных крупных расходов на землечерпание, а главное отвлечения землечерпательного снаряда с плеса и без того бедного снарядами, и, наконец, Соляной затон—далеко и тоже требует черпания.

Нам, кажется, выход из этого положения один—сделать более безопасною зимовку у городского берега, на что неоднократно и указывалось Округу судопромышленниками. Соображение, что зимовка будет все же опасною, едва ли выдерживает критику, т. к. мы знаем на Волге не мало таких укрытий, разбросанных по плесу, за которыми при достаточно высокой искусственной защите, караваны зимуют в полной безопасности, если, конечно, зимовка за таким укрытием (дамбой или ледорезами) не перегружена.

Вниз по Волге от Соляного затона до пристани посада Дубовки на 114 верстном участке реки разбросан ряд зимовочных укрытий и зимовок—убежищ.

Перечисляем их в порядке следования по течению: при с. Антиповке (пр. бер.), хут. Водяной (пр. бер.), с. Быковы Хутора (лев. бер), с. Балыклей (пр. берег), станице Александровской (пр. бер.), затон убежище Луговая Пролейка (лев. бер.) и затон убежище Новоникольский (луг. бер.).

Все поименованные зимовки опасные и пригодные для укрытия очень ограниченного числа судов, прикрытием от ледохода служат или высыпки оврагов (у горных зимовок) или песчаные косы.

Более крупною и относительно безопасною из них является **зимовка у с. Быковы Хутора**, расположенная в ерике левого берега реки близ села.

Зимовка опасная, т. к. весною в ерик попадает лед. С осени караван стоит в устье ерика, весною перед ледоходом поджимается к берегу острова.

Зимуют здесь преимущественно местные дебаркадеры и мелкие суда (асланки) промышленников из с. Быковы Хутора и ближайших к нему селений.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1891	—	—	6	6	1912	—	—	2	2
1892	—	—	3	3	1913	—	—	3	3
1893	—	—	12	12	1914	—	1	1	2
1894-98	Сведений нет.				1915	—	1	1	2
1899	—	—	1	1	1916	—	3	1	4
1900-11	Сведений нет.								

Авария с караваном в Быковской зимовке зарегистрирована в делах Округа всего одна: весною 1898 года от льда пострадали 3 судна: убыток от двух из них заявлен в сумме 23790 р., убыток от аварии третьего судна не показан.

ЗИМОВКА У ПОСАДА ДУБОВКИ.

Основные данные.

Расположена у правого берега реки, выше и ниже устья речки Дубовки.

Зимовка опасная. Суда стоят у берега и по мере весеннего прижима поджимаются к нему, возможно ближе. Весенний лед отбивает от места стоянки к стрежню реки вышележащим рынком.

Около посада Дубовки Волга, текущая до того почти прямо на юг, делает некоторый поворот на юго-запад, образуя вдоль Дубовских пристаней некоторую нейтральную территорию, в которую весенний лед попадает очень редко, т. к. главная его масса жмется ближе к луговой стороне; это обстоятельство еще более делает стоянку у Дубовки безопасною. Тем не менее аварии здесь, как видно из нижеследующей таблицы, явление довольно частое. Несмотря на это, зимовка у пос. Дубовки продолжается и ничуть не ослабевает.

Год	Весна или осень	Число пострадавших судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1905	Осень	1	300	
1907	Весна	7	Неизв.	
1908	Осень	1	700 *)	*) Убыток груза неизв.
1915	„	1	Неизв.	

Значение посада Дубовки,—как соединительного пункта между р.р. Волгой и Доном, разделенными друг от друга в этом месте всего 60 верстным перешейком, хотя и пало, тем не

менее торговые обороты посада довольно значительные. Грузооборот Дубовской пристани более 3 миллионов пудов.

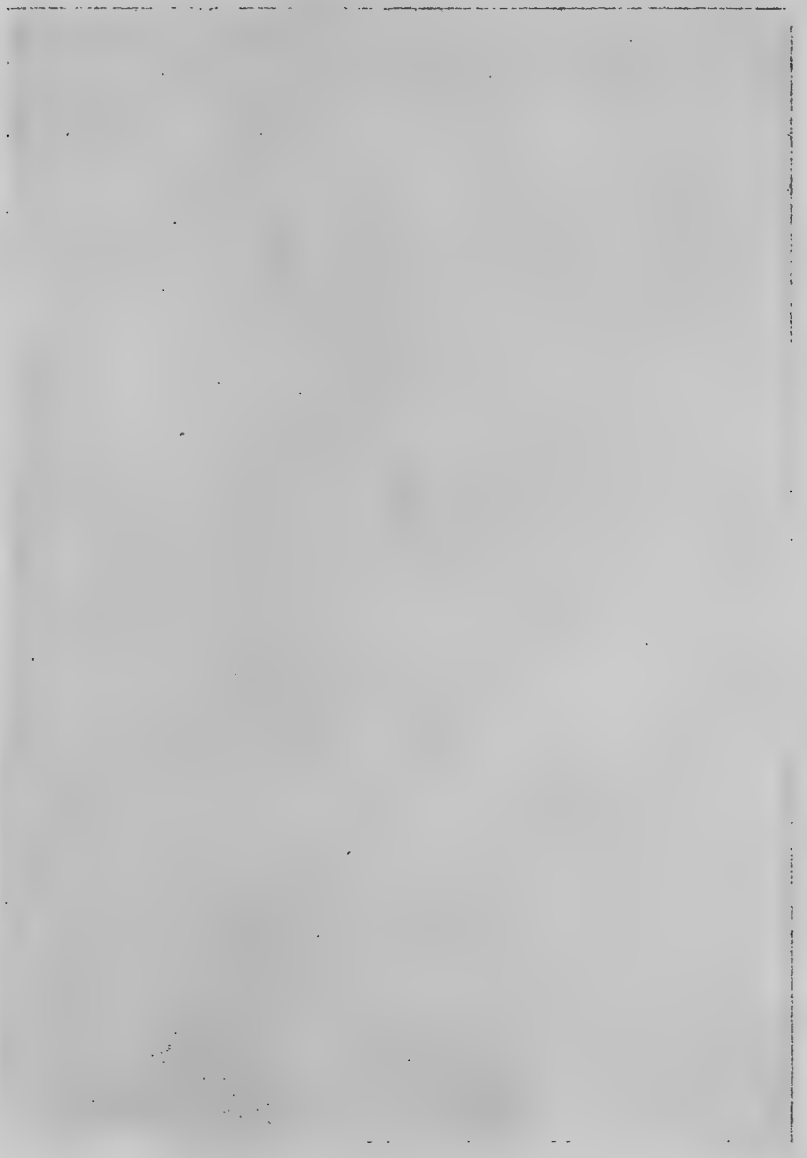
Зимующие около Дубовки преимущественно мелкие суда местных промышленников. Количество зимующего каравана в разные годы колеблется от 6 (в 1897 году) до 101 (в 1889 году).

Дубовская зимовка, несомненно, одна из старых на нижней Волге.

Погодное количество зимовавшего каравана распределяется так:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1865	—	—	42	42	1891	Сведений нет.			
1866	—	—	—	—	1892				
1867	—	—	28	28	1893	2	—	75	77
1868	Сведений нет.				1894	1	15	8	24
1869					1895	1	2	26	29
1870	—	—	64	64	1896	Сведений нет.			
1871	—	—	53	53	1897	3	—	3	6
1872	Сведений нет.				1898	1	5	40	46
1873					1899	Сведений нет.			
1874					1900	1	2	59	62
1875					1901	1	3	54	58
1876	1	—	13	14	1902	1	3	49	53
1877	—	—	49	49	1903	—	4	47	51
1878	Сведений нет.				1904	—	3	58	61
1879					1905	—	—	61	61
1880	—	—	29	29	1906	—	—	48	48
1881	—	—	53	53	1907	—	2	46	48
1882	—	—	52	52	1908	—	—	55	55
1883	1	—	86	87	1909	2	—	43	45
1884	1	—	69	70	1910	—	—	64	64
1885	1	—	81	82	1911	—	—	33	33
1886	1	2	79	82	1912	1	—	35	36
1887	1	—	67	68	1913	2	—	41	43
1888	Сведений нет.				1914	—	—	59	59
1889	1	—	100	101	1915	3	—	45	48
1890	1	—	43	44	1916	2	—	48	50

Волга у Дубовки.



ЗИМОВКИ ЦАРИЦЫНСКОГО ПОРТА.

Основные данные.

В районе г. Царицына на 10 верстном участке реки, между Денежным островом и селом Никольским имеются три зимовки: 1) в ухвостье Денежного острова, 2) вдоль правого городского берега и 3) Царицынский затон.

Зимовка у городского берега, растянувшаяся на протяжении всей пристанской линии опасная: две других безопасны от ледохода.

Количество зимующего у Царицына каравана колеблется от 90 (в 1876 году) до 400 (в 1886 году).

Нефтяной караван ставится во всех зимовках, главным же образом у городских нефтяных пристаней.

Вдоль городской зимовки пролегает ветка Ю.-В. железной дороги; имеются зимовочные помещения и мастерския, за исключением, впрочем, зимовки в ухвостье Денежного острова, не имеющей оборудований.

Городская зимовка имеет незатопляемый берег, две другие затопляются весною на высоту до 1 саж.

Противопожарными оборудованиями располагают городская зимовка и Царицынский затон.

Ближайшим зимовочным укрытием от г. Царицына будет вверх по реке зимовка у посада Дубовки, в 44 верстах; вниз— Сарептский затон, в 25 верстах.

Царицынский затон требует ежегодной расчистки входа землечерпательными снарядами.

Царицынский порт является одним из крупнейших речных портов России и одним из первых по размерам обмена грузами с железными дорогами страны. Железнодорожная сеть подходит к городу двумя линиями, имеющими самостоятельные товарные станции: Соляную и Волжскую, соединенные между собою ж. д. веткой, проходящей вдоль всех городских волжских пристаней. Кроме того, к Царицыну же примыкает еще и Владикавказская жел. дор.

Таким образом от Царицынского порта волжские грузы разсасываются по трем разным направлениям: на северо-запад (Грязи-Царицын), прямо на запад (Лихая-Царицын) и на юго-запад (Тихорецкая-Царицын)—соединяя Волгу с Центром, Югом и Кавказом.

Главными грузами Царицынского порта являются лес и нефть, прибывающими к городу в громадном количестве. Достаточно сказать, что грузооборот Царицына достигает 145 миллионов пудов, из коих около $^1/_3$ передается на ж. дороги.

При такой массе грузов, несмотря на то, что пристанская линия имеет почти девяти-верстное протяжение и почти вся оборудована жел. дорож. путями—железная дорога не в состоянии

подать достаточный подвижной состав, что-бы без промедления направлять грузы по назначению. Вследствие чего, вся прибрежная полоса загромождается выгруженными из судов товарами. И тем не менее многие суда стоят не выгруженными, в ожидании очереди. Напряженность работы Царицынских пристаней заставляла судопромышленников неоднократно просить б. министра п. с. о принятии мер к упорядочению перевалочных операций. Комиссия, работавшая по этому вопросу осенью 1917 года, констатировала, что перегруженность Царицынских пристаней грузооборотом достигла максимума напряжения.

Комиссия признала безусловно необходимым увеличить перегрузочную территорию путем создания особой пристани специально оборудованной для принятия массовых и громозских грузов.

К этому нужно еще добавить, что грузовые операции у г. Царицына распространяются и ниже городских пристаней, здесь вдоль волжского берега имеется ряд лесопильных заводов, имеющих под'ездные железнодорожные ветки для приема разработанного продукта на ж. дороги и часто отправляющих его водою в судах.

Естественно поэтому, что к моменту ликвидиции навигации много каравана остается зимовать в районе порта и в этом отношении Царицын уступает первенство лишь Астрахани и Нижнему.

В виду же невозможности железной дороги справиться в течении навигации с пришедшеми на судах грузами, процесс передачи производится и зимою. Только к началу новой навигации, часто всего лишь за несколько дней до ледохода, караваны освобождаются от грузов.

Большинство груженых судов зимует у городского берега.

Как общее правило обе главные Царицынские зимовки—городская и затон—бывают забиты судами до предельной возможности, отчего аварии с ними, несмотря на хорошую естественную защиту затона и считающуюся безопасной зимовку,—явление довольно обычное.

Таковы общие условия зимовки у г. Царицына

Перейдем теперь к описанию самых зимовок.

I. ЗИМОВКА ЗА ДЕНЕЖНЫМ ОСТРОВОМ.

Расположена в ухвостье Денежного острова, против орудийного завода.

Зимовка безопасная, но ввиду оторванности ее от города и затопляемости берегов, ею пользуются, главным образом, плоты и суда с лесными материалами, предназначаемые к следованию до Астрахани, но застрявшие осенью, вследствие ледохода у Царицына.

Зимовка представляет из себя просторный и глубокий ерик. образовавшийся при соединении с Денежным островом, лежащего пониже его, острова Ашинского.

Никаких удобств для зазимовавшего каравана зимовка не представляет.

2. ЗИМОВКА ГОРОДСКОГО БЕРЕГА.

Раскинулась на десятиверстном протяжении от орудийного эллвода и до с. Никольского

Зимовка опасная.

Количество зимующего каравана колеблется от 9 (в 1885 г.) до 270 (в 1886 году) и зависит главным образом от течения осенних перегрузочных операций.

Нефтяной караван ставится на специально отведенных для него участках.

Некоторые из городских зимовок оборудованы зимовочными помещениями и мастерскими для ремонта и имеют свое пожарное депо.

Описание зимовки.

Описание зимовки. Царицинский берег Волги изрезан спускающимися к реке оврагами; здесь же впадает в Волгу историческая речка Царица, от которой город, повидимому, и получил свое название. Овраги и речка сильно засоряют прибрежный участок реки высыпками, сокращающими длину пристанской линии. За этими высыпками, главным образом, и прячется караван от весеннего и осеннего ледоходов.

Более населенные зимовочные участки, как например, нефтяные пристани, имеют искусственное прикрытие в виде ряда деревянных ледорезов.

Но как та, так и другая защиты далеко не надежны, ибо охраняется зимующий за ними караван только от прямого удара льда и совершенно безсильны бороться с боковыми ударами его со стороны стрежня.

Зимующий караван обычно группируется по пристанским участкам, причем нефтянки стоят исключительно за ледорезами нефтяной пристани.

Начало зимовки у г. Царицына относится несомненно ко времени возникновения самого города. Причем начальный пункт зимовки, по всей вероятности, был высыпок р Царицы, как наиболее безопасный.

Сведения в делах быв. Округа п. с. о зимовке у городского Царицынского берега начинаются лишь с 1865 года.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1865	—	—	31	31	1894	14	100	18	132
1866	Сведений нет.				1895	12	6	77	95
1867	—	—	6	6	1896-97	Сведений нет.			
1868-69	Сведений нет.				1898	10	46	56	112
1870	—	—	84	84	1899	14	6	132	152
1871	—	—	55	55	1900	11	3	136	150
1872-75	Сведений нет.				1901	16	55	94	165
1876	4	—	60	64	1902	14	62	81	157
1877-79	Сведений нет.				1903	13	57	82	152
1880	—	—	107	107	1904	14	77	75	166
1881	—	—	93	93	1905	14	65	67	146
1882	1	52	76	129	1906	20	61	79	160
1883	2	23	82	107	1907	12	62	97	171
1884	7	23	70	100	1908	8	27	96	131
1885	2	2	5	9	1909	10	43	87	140
1886	5	50	215	270	1910	11	54	54	119
1887	10	54	50	114	1911	14	29	54	97
1888	Сведений нет.				1912	13	18	76	107
1889	11	—	120	131	1913	14	30	49	93
1890	9	—	107	116	1914	20	13	89	122
1891	15	—	87	102	1915	21	51	45	117
1892	11	6	112	129	1916	14	23	67	104
1893	11	—	101	112					

Повторяющиеся почти ежегодно аварии с судами и рост зимующего каравана—понудили Ю. В железную дорогу построить в 1894 году у нефтяной пристани ряд ледорезов.

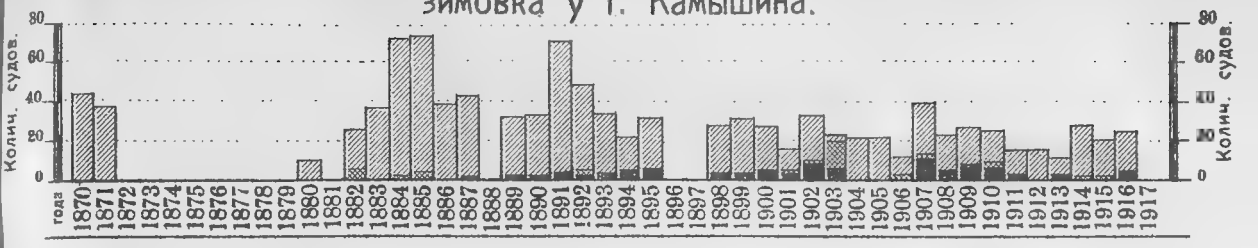
Затем также ледорезы были поставлены и нефтяной фирмой бр. Нобель на своем участке.

Этими мерами зимовка нефтяного каравана была до некоторой степени обеспечена. Прочие же участки остаются до сих пор в естественном состоянии.

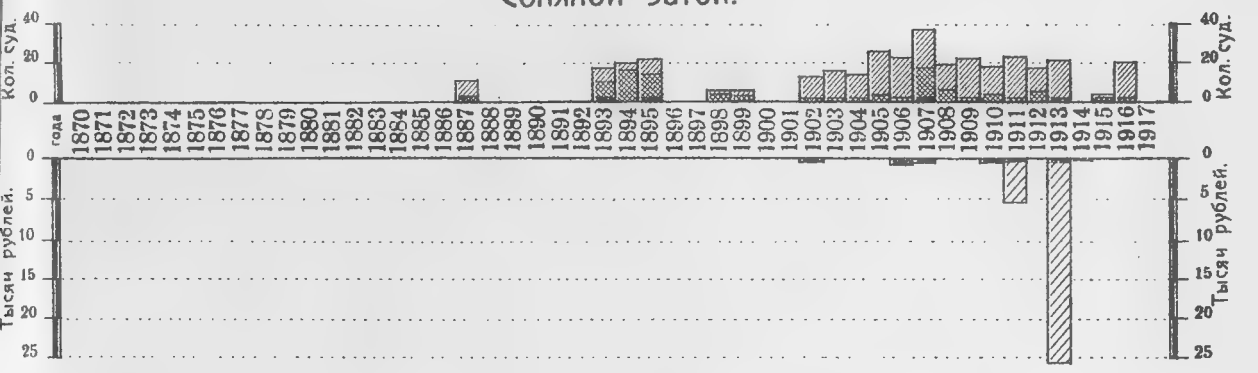
Аварии от ледохода у городской зимовки случаются почти ежегодно.

Вот краткий перечень таких аварий за время с 1900 по 1917 год:

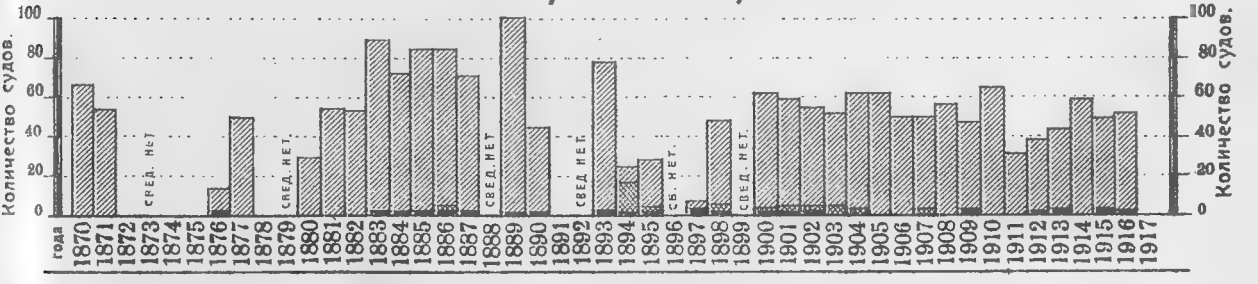
зимовка у г. Камышина.



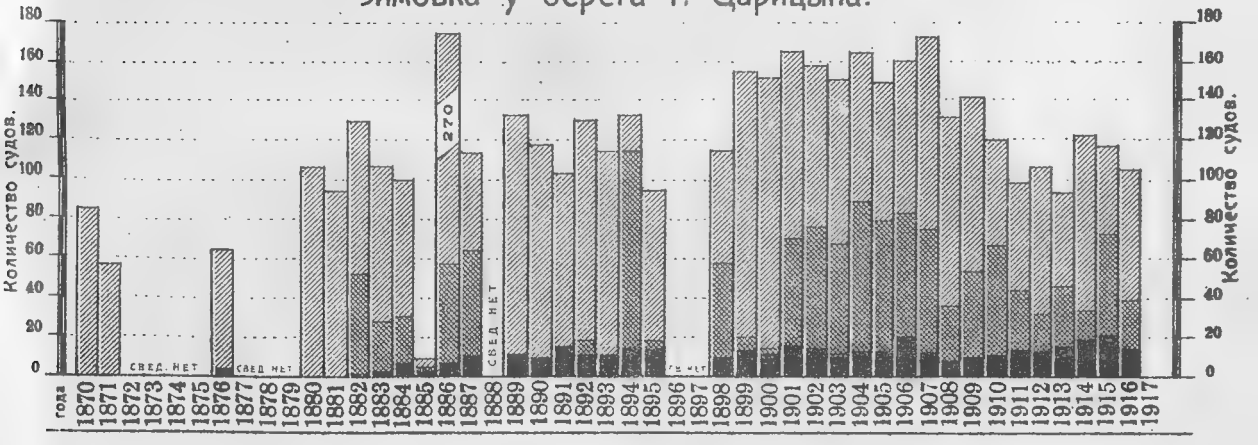
Соляной затон.



зимовка у посада Дубовка.



зимовка у берега г. Царицына.



Паровыя суда

Непаровыя суда { *Непруженыя*, *Пруженыя* }

Землечерпательныя работы

Строительныя работы

Изыскания

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1900	Весна	2	1250	
„	Осень	1	Неизв.	
1903	Весна	3	575	
1905	Весна	2	500	
„	Осень	2	6500	
1906	Весна	9	4421	Убыток от аварии 1 судна неизвест.
1908	Весна	2	900	
1912	Весна	1	Неизв.	
„	Осень	20	16225	
1913	Весна	1	200	
1914	„	6	34900	
1915	„	4	7450	Убыток от аварии 1 судна неизвестен.
„	Осень	3	Неизв.	
1916	Весна	10	Неизв.	

Редкий год, таким образом, проходит без аварии, и, тем не менее, ежегодно до сотни и более судов остаются зимовать у городского берега, рискуя получить повреждения как от осеннего, так и весеннего ледохода. Удобства зимовки и возможность производить перегрузочные операции на ж. д. зимой с наименьшими затратами берут верх над риском потерпеть аварию. Подобного рода явление очень часто наблюдается в пунктах соприкасания водных путей с железнодорожными. Они прекратятся только тогда, когда все такие пункты будут оборудованы совершенными техническими оборудованиями для перегрузки с одной стороны и с другой—когда речные грузы перестанут тяготеть к немногим железнодорожным узлам, а будут равномерно рассасываться всеми железнодорожными линиями, пересекающими тот или иной водяной путь, оборудованный в таких местах хорошими речными гаванями.

3. ЦАРИЦЫНСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен на левом берегу р. Волги, против городских пассажирских пристаней.

Безопасен от ледохода.

Общая полезная площадь затона при средне-низкой воде более 90 тыс. кв. саж., из коих до 60 тыс. кв. саж. пригодны для постановки груженого каравана с осадкою от 8 до 20 четвертей.

Число зимовавших в разные годы судов колеблется от 19 (в 1870 году) до 146 (в 1892 году).

Нефтяной караван ставить разрешается

Затон оборудован ремонтными мастерскими и помещениями для команды.

Ближайший населенный пункт—город Царицын расположен на противоположном правом берегу, против затона.

Берега затона весною затопляются.

Противопожарные средства имеются при зимовках.

Ближайшим безопасным затоном от Царицынского—является вверх по Волге—ерик ухвостья Денежного острова в 6 верст.; вниз по реке Сарептский затон в 26 верстах.

Самый затон заиляется медленно, вход в него требует ежегодной расчистки.

Полезная площадь затона используется зимующими судами не в полной мере.

Описание затона.

Описание затона. Царицынский затон образовался из устьевой части староречья воложки, сохранившейся по настоящее время в виде песчаного дола с целым рядом небольших озер.

От Волги затон укрыт ухвостьем острова Крит, представляющим вполне надежную защиту от ледохода.

С рекой бассейн затона соединяется двумя рукавами: коротким верхним, сильно заносимым песком, являющимся главным входом в затон, удлинным,—идущим вдоль коренного левого берега в судоходную воложку Куропатку (Новая Заумора).

Верхнею частью этого рукава пользуются для постановки на зиму мелких порожних судов.

Длина затона при средне-низком горизонте около 600 саж., ширина его колеблется от 150 до 210 саж., глубина от 3 до 24 четвертей.

Несудоходный выходный рукав затона, используемый под стоянку судов на протяжении до 500 саж., имеет ширину в среднем около 70 саж. и глубину от 4 до 15 четв.

Вход в затон кривой и ежегодно заносится песками ухвостья затонского острова. На левом берегу затона расположены зимовки, имеются небольшие, ремонтные мастерские и пожарное депо.

Около четверти затона остается не использованною из-за того, что верховая часть его сильно заилена и обмелела настолько, что даже порожние суда ставить здесь невозможно без риска обсушить их при уходе черной воды.

Вообще, условия зимовки в Царицынском затоне надо признать вполне удовлетворительными: затон безопасен и достаточно

вместителен; в нем всегда найдется место для запоздалого каравана.

Как на недостаток этого затона следует указать лишь на, отмеченную уже нами выше, необходимость ежегод. расчистки входа, который регулярно заносится весенними наносами.

Расчистка эта требует очень крупных ежегодных расходов, не позволяя заняться разработкой полезной площади затона в его верховьях, т. к. землечерпательниц, свободных для последней работы, нет.

Число зимовавших в Царицынском затоне судов показано в помещенной ниже таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	1	—	18	19	1894	19	73	11	103
1871	4	—	23	27	1895	37	13	39	89
1872	—	—	—	—	1896	39	38	49	126
1873	—	—	—	—	1897	39	51	37	127
1874	—	—	—	—	1898	67	14	56	137
1875	—	—	—	—	1899	57	15	66	138
1876	4	—	20	24	1900	38	17	45	100
1877	12	—	31	43	1901	40	31	—	71
1878	—	—	—	—	1902	59	13	37	109
1879	—	—	—	—	1903	63	11	38	112
1880	9	—	23	32	1904	56	7	49	112
1881	10	—	30	40	1905	46	4	73	123
1882	20	16	68	104	1906	55	12	26	93
1883	18	18	68	104	1907	50	11	44	105
1884	23	13	61	97	1908	45	7	50	102
1885	17	20	50	87	1909	41	9	38	88
1886	14	38	78	130	1910	37	9	48	94
1887	17	50	71	138	1911	42	9	43	94
1888	—	—	—	—	1912	34	—	65	99
1889	17	31	48	96	1913	37	10	65	112
1890	17	47	76	140	1914	47	23	47	117
1891	30	49	51	130	1915	44	9	44	97
1892	20	64	62	146	1916	47	5	63	115
1893	26	32	58	116					

Борьба с заесрением затона песками выше его лежащего побочня ведется уже давно.

Заботы Государства о сохранении судоходных качеств затона, по данным архива быв. Округа п. с., начались с 1896 года и безпрерывно продолжаются по настоящее время.

Общая сумма расходов казны на поддержание затона до 1916 года определяется в размере 470000 рублей. Из коих на обследование затона израсходовано 3678 руб., на расчистку входа землечерпательными машинами 461323 руб. и на закрепление песков побочня и заграждения проранов в защитной косе 5000 руб.

Детальное распределение поименованных расходов приводится в нижеследующей таблице:

Таблица изысканий:

Год	Цель изысканий	Стоимость в рублях	Примечание
1896	Сѣемка плана и выяснение условий зимовки судов	300	
1900	Выяснение условий зимовки судов.	169	
1901	Обследование затона	200	
1902	Исследование затона	146	
1906	Принятие мер к сохранению затона	653	
1907	Обследование затона	105	
1909 1910	Для дноуглубительных работ.	550	
1911	Для дноуглубит. работ	152	
1912	Обследование затона	435	
1913	Сѣемка входа в затон до и после землечерп. работ	150	
1914	Для землечерп. работ	180	Отпущенная сумма.
1915	Сѣемка входа в затон для землечерп. работ	200	Ассигнованная сумма.
1916	Сѣемка входа после землечерп. работ	270	Ассигнованная сумма.
1917	Промеры затона до и после землечерпання.	148	
	Итого	3678	

Землечерпание в затоне началось с 1897 года, причем с 1901 года ведется ежегодно.

Ведомость землечерпательных работ.

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость в рублях	Примечание
1897	507	538	
1901	21084	50936	
1902	25353	28649	
1903	4156	5777	
1904	10570	7884	
1905	10128	7090	
1906	26083	27648	
1907	22232	31347	
1908	18253	20626	
1909	19058	34304	
1910	24531	34098	
1911	13330	19995	
1912	16250	32663	
1913	5063	12555	
1914	15964	65187	
1915	33392	82026	
1916	30418		
1917	14700		

В целях сокращения расходов в затоне на землечерпательные работы, делались попытки закрепить пески побочня и проран в нем плетнями и ивовыми посадками. Такой опыт произведен в 1901 году, но оказался мало удачным.

Аварий с судами в затоне не зарегистрировано. В делах Округа имеются лишь сведения о несчастных случаях от ледохода, имевшие место у входа в затон:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1903	Весна	1	2000	
1904	Осень	1	100	
1913	Весна	1	200	

Борьба с главным злом затона—ежегодной засыпкой входа в него, по нашему мнению, ведется до чрезвычайности примитивно, вызывая ежегодно очень крупные расходы, падающие в среднем на каждое зимующее судно, по старой стоимости рубля, в сумме 206 руб. Никаких других мер в борьбе с заносом входа не применялось; направление входного канала остается почти неизменным. Казалось бы, что за все время черпания такое отношение к этому больному месту Царицынского затона пора изменить, признав его безусловно неправильным; необходимо, для устранения столь крупного расхода, вести борьбу с засорением его входа более энергично: путем разнообразных способов закрепления песков, изменения направления прорези с одновременным систематическим изучением движения продуктов засорения—мы уверены—можно избавить зимующие в Царицынском затоне суда от ежегодного 206 руб. налога, который они платили Волге с 1896 г.

САРЕПТСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у правого берега р. Волги на 25 верст ниже г. Царицына.

Безопасен от ледохода.

Общая полезная площадь затона при средне-низком горизонте до 180 тыс. кв. саж., из коих 170 т. пригодны для постановки груженого каравана с осадкою от 8 до 20 четв.

Нефтяной караван ставится.

При затоне имеются зимовки и пожарное депо.

Берег затона оборудован железнодорожными путями.

Близ затона, на берегу его расположена станция „Сарепта".

Коренной правый берег весною не заливается.

Ближайший к Сарептскому затону зимовочный пункт вверх по Волге будет Царицинский затон в 26 верстах; вниз по реке затон—убежище Чепурниковский в 14 верстах.

Подход к затону требует периодической расчистки,

Описание затона.

Описание затона. Сарептский затон—обширнейший затон низовой Волги,—представляет из себя воложку, закрытую в верховье железнодорожной дамбой. В настоящее время ерик, соединяющий прежде верховье воложки с Волгой, засыпан песком.

Длина затона при меженнем горизонте более 6 верст, средняя ширина 90 саж.; имеет приглубые берега, благодаря чему большая часть затонской площади может быть использована под стоянку груженых судов. Со стороны Волги затон хорошо

защищен малым Сарептским островом, не затопляемым во время ледохода. Стрежневой берег острова, в верхней своей части, используется под лесные пристани и оборудован железнодорож. веткой. Здесь в течении почти всей навигации идет перегрузка шпал на железную дорогу.

В половодье остров затопляется.

Правый коренной берег затона, незатопляемый в половодье, оборудован железнодорож. путями и службами, здесь же расположена и конечная станция „Сарепта" под'ездного пути Сарепта —Сызрано-Владикавказской железной дороги.

В низовой части затона стоят пристани колонии Сарепта, расположенной в разстоянии 1 версты от затона.

Имея громадную площадь, Сарептский затон позволяет разставлять караван сейчас же по приходе его на зимовку в полной безопасности не только в отношении ледохода, но также и в пожарном.

Согласно выработанным судоходным надзором правилам, в верхней части затона, от верховья его до закрытого железнодорожной дамбой ернка и ниже у обоих берегов затона ставятся сухогрузные и порожние баржи.

Ниже, между ж. д. водокачкой и станцией, у берега острова, стоит груженый нефтяной караван дальнего следования. Еще ниже, от железнодорожной станции вдоль правого берега ставится груженый нефтяной караван, груз которого предназначен для передачи на железную дорогу.

Все суда стоят с соответствующим интервалом, а разстояние между отдельными группами делается в несколько сот саж. И, несмотря на все это, при самом большом скоплении судов, какое наблюдалось, например в 1916 году—зимовало 134 судна—только четверть затонской площади была использована.

Таковы в общих чертах судоходные качества Сарептского затона.

Зимовка в затоне начала сильно развиваться с проведением к нему упомянутой железнодорожной ветки.

Количество зимовавших судов приводится в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1897	1	5	10	16	1907	3	14	24	41
1898	2	—	10	12	1908	5	13	39	57
1899	3	—	15	18	1909	3	9	56	68
1900	2	—	15	17	1910	3	6	14	23
1901	2	20	11	33	1911	5	8	51	64
1902	2	—	9	11	1912	2	12	14	28
1903	4	1	16	21	1913	2	7	18	27
1904	—	—	33	33	1914	1	1	23	25
1905	4	—	29	33	1915	2	31	65	98
1906	7	14	32	53	1916	3	28	103	134

Принимая во внимание удобства, какие дает затон зимующему каравану, а также перегруженность Царицынских зимовок, можно с уверенностью сказать, что дальнейшее развитие зимовки в Сарептском затоне будет итти усиленным темпом.

Уже теперь поднят вопрос об устройстве близ него специальной перегрузочной пристани (около Утюжного Яра), которая бы дала возможность перебросить на железную дорогу в течении навигации и ближайших после окончания ее месяцев до 40 миллионов пудов минерального топлива и до 3 миллионов шпал. А в связи с этим становится на очередь и другой вопрос—о прокладке на перегоне Сарепта—Елшанка второй железнодорожной колеи, т. к. одноколейная ж. д. будет не в состоянии справиться со своим заданием.

Нам кажется, что развитие жел. дор. сети при Сарептском затоне в значительной степени облегчило бы задачу по разгрузке Царицынского порта, не требуя от Государства огромных затрат на усиление его оборудования и устройство безопасных зимовок. Иными словами, задача, стоящая перед водным транспортом в Царицыне, может быть разрешена в Сарептском затоне.

ЧЕПУРНИКОВСКИЙ ЗАТОН.

Расположен у правого берега р. Волги, ниже г. Царицына на 43 версты и Сарептского затона на 14 верст.

Затон вполне безопасен от ледохода.

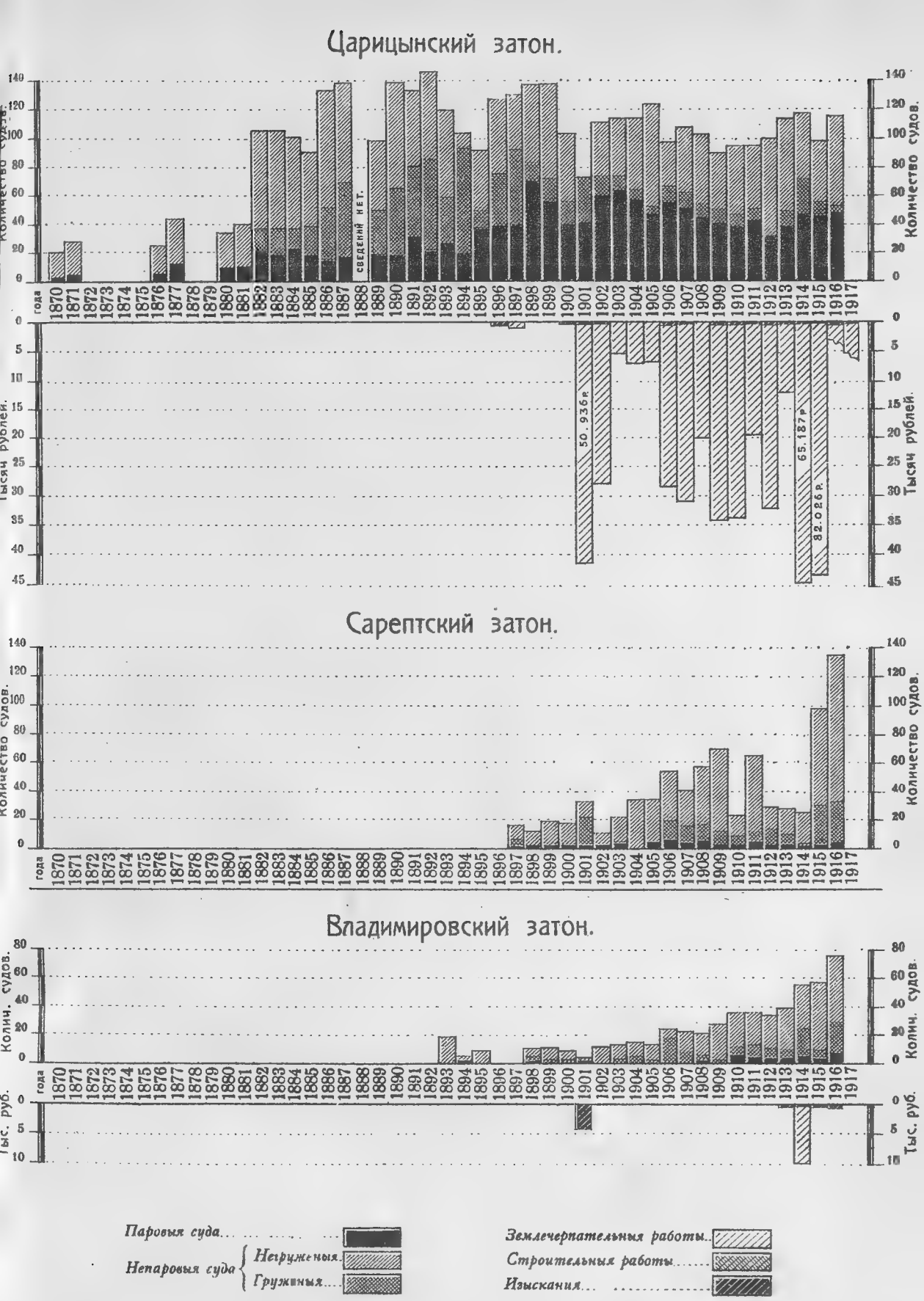
Длина затона при средне-низком горизонте 4 версты, средняя ширина его 150 саж., глубина до 20 и более четвер. Общая полезная площадь затона пригодна для постановки груженого каравана с осадкою до 20 четвертей около 80 тыс. кв. саж.

Крутой правый берег не затопляется полой водой, левый берег и весь защитный остров (Голодный) весною заливается.

Вход в затон имеет глубину плеса и вполне устойчивое ложе.

Несмотря на свои положительные качества—Чепурниковский затон до последнего времени остается мало использованным.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1901	1	19	3	23	1909	1	—	—	1
1902	—	18	3	21	1910	—	—	—	—
1903	1	28	1	30	1911	—	—	—	—
1904	—	—	—	—	1912	—	—	—	—
1905	—	—	2	2	1913	—	—	—	—
1906	2	1	5	8	1914	—	3	2	5
1907	—	—	—	—	1915	—	—	—	—
1908	—	—	—	—	1916	—	—	—	—


Царицынский затон.
Количество судов.
Тысяч рублей.
года
сведений нет.
50.936 р.
65.187 р.
82.026 р.
Сарептский затон.
Владимировский затон.
Колич. судов.
Тыс. руб.
Паровыя суда
Непаровыя суда
Неруженые
Груженые
Землечерпательныя работы
Строительныя работы
Изыскания

Располагая огромным бассейном, в котором можно на зиму разместить до 150 большомерных, груженых и порожних судов, более 20 плотов,—затон, как видно из приведенной таблицы, посещается судами очень редко. Об'яснение этому надо искать в оторванности затона от населенного пункта; ближайшее селение—с. Светлый Яр—в 6 верстах, а кроме того и в сравнительно близком соседстве с таким первоклассным затоном, как Сарептский.

Никаких удобств для команды зимующего каравана Чепурниковский затон дать не может; на островном берегу затона расположена рыбная ватага Максютина—это единственный обитатель затона.

Когда в 1918 году обсуждался вопрос о создании близ Царицына специальной перевалочной пристани, между прочим, комиссией был осмотрен и Чепурниковский затон. Единственное отрицательное качество, по сравнению с местностью у Утюжного Яра при Сарептском затоне, комиссия отметила лишь в том, что Чепурниковский затон на 15 верст дальше от Царицына водным путем и потребовал бы около 6 верст прокладки железнодорожного полотна.

Вниз от Чепурниковского затона и до Владимировской зимовки имеется несколько зимовочных стоянок второстепенного значения, из них можно указать:

Поповницкий затон у правого берега Волги на 1 версту ниже с. Поповницкого;

Солодниковский затон—ерик при с. Солодники, тоже у правого берега;

Зимовка у с. Каменный Яр у правого берега Волги, около песков побочня и против нее;

Хохлацкий затон у левого берега реки.

Около всех перечисленных зимовок, за исключением Каменного Яра, суда становятся не ежегодно, в количестве от 1 до 5 не более.

Число судов, зимовавших **при с. Каменный Яр** приводим в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого.	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1893	1	—	—	1	1905	—	—	5	5
1894	—	—	2	2	1906	—	—	2	2
1895	—	—	—	—	1907	—	—	1	1
1896	—	—	—	—	1908	—	—	—	—
1897	—	—	—	—	1909	—	—	2	2
1898	—	—	—	—	1910	1	—	3	4
1899	—	—	2	2	1911	—	—	1	1
1900	—	5	8	13	1912	—	—	3	3
1901	—	—	6	6	1913	—	—	3	3
1902	—	—	—	—	1914	—	—	2	2
1903	—	—	6	6	1915	—	—	2	2
1904	—	—	7	7	1916	—	—	2	2

Можем также отметить случайные зимовки отдельных судов при **хуторе Угольном**, у **с. Никольского, с. Вязовки** и **д. Ступино**.

ВЛАДИМИРОВСКИЙ ЗАТОН.

Основные данные.

Расположен у левого берега р. Волги при Владимировской пристани Баскунчакск. ж. д. на 169 вер. ниже г. Царицына.

Безопасен от ледохода.

Общая полезная площадь затона при средне низком горизонте более 100 тыс. кв. саж., пригодных для постановки груженого каравана, с осадкою от 8 до 20 четвертей.

Нефтяной караван ставить разрешается.

Затон оборудован складочными помещениями для соли, соломолками, имеет помещения для команды; по правому берегу затона проходит ж. д. колея.

Ближайшее селение с. Владимировка расположена в 2-х верстах от затона.

Противопожарные средства имеются при железнодорож. постройках.

Ближайшим от Владимировского безопасным затоном вверх по Волге будет Чепурниковский затон в 126 верст.; вниз по реке—зимовка у г. Черного Яра в 33 верстах.

Заиление затона медленное. Подход к нему требует периодической подчистки.

Описание затона.

Описание затона. Владимировский затон представляет из себя обширный и глубокий ерик, которыми вообще очень богат этот плес Волги. Длина глубокой части затона около 2 верст. ширина 200 саж., глубина более 20 четвертей. Берег защитного полуострова отмелый, коренной левый берег затона приглубокий.

Будучи оборудован железнодорожными путями, соединяющими Владимировскую пристань с Баскунчанскими соляными промыслами, затон притягивает к себе ежегодно довольно большой, главным образом, соляной караван. Грузооборот пристани в наиболее благоприятные годы достигает 26 миллионов пудов. Причем прибытие колеблется от 0,2 до 2,5 миллионов пудов. отправление от 13.8 от 24.3 миллионов пудов. Погрузка соли идет в течении всего года; с осени в затон заводятся готовые к принятию груза порожние баржи с расчетом двинуть их к верховым пристаням как только позволит весенний ледоход.

Количество зимовавшего каравана приводим в таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1893	—	—	19	19	1905	—	1	13	14
1894	—	1	3	4	1906	—	18	6	24
1895	—	—	9	9	1907	—	8	15	23
1896	—	—	—	—	1908	1	5	16	22
1897	—	—	—	—	1909	—	1	25	26
1898	1	3	7	11	1910	7	6	23	36
1899	—	2	10	12	1911	4	8	24	36
1900	—	1	8	9	1912	3	8	23	34
1901	—	1	3	4	1913	4	4	32	40
1902	—	—	11	11	1914	5	19	29	53
1903	—	2	13	15	1915	4	6	46	56
1904	—	5	11	16	1916	7	22	46	75

За более ранние годы сведений о зимовке у Владимировской пристани и затоне в делах быв. округа п. с. мы не нашли.

Заботы Округа о затоне до 1917 года, насколько можно судить по имеющимся в делах сведениям, выражаются периодическим производством изысканий и расчисткой подхода к перевалочным пристаням.

Общая сумма расходов за это время выразилась в 169810 р., из коих 5608 руб. израсходовано на изыскания и 164202 рубля на черпание.

Детальное подразделение расходов Государства на Владимировскую зимовку приводится в нижеследующих таблицах:

Ведомость изысканий:

Год	Цель изысканий	Сумма в рублях	Пояснения
1901	Выяснение состояния затона и прилегающей к нему части реки	4680	
1903	Для землечерпат. работ	150	
1914	Выяснение потребности в землечерпании	170	
1915	С'емка затона до и после землечерпания	200	Отпущенные суммы.
1916	С'емка затона до землечерпания	260	
»	Промеры затона после землечерп. работ	148	
	Итого	5608	

Землечерпание в районе Владимировской зимовки производилось в 1907—15 г.г. главным образом для улучшения подхода к пристаням.

Ведомость землечерпательных работ:

Год	Количество вынутого грунта	Стоимость работ	Примечание
1907	2059	2903	
1908	3836	5907	У Владимировской пристани.
1909	—	—	
1910	9131	12692	
1911	—	—	
1912	—	—	
1913	8245	18098	
1914	14471	33717	
1915	33106	80985	
1914	1787	9900	В затоне.
		Итого . 164202	

В виду того, что с осени не весь караван стоит в затоне, а, наоборот, большая часть его растягивается на зиму по всему пристанскому участку и только к началу ледохода уходит в затон—при известных неблагоприятных условиях с отдельными судами бывали аварии. Так осенью 1915 года льдом повредило одно судно. В общем, однако, такая разстановка каравана особой опасности не представляет, не следует только слишком низко спускаться от пристаней.

ЗИМОВКА У ЧЕРНОГО ЯРА.

В районе г. Черного Яра имеется две зимовки:

1) у городского берега и 2) за луговым песком.

1) Зимовка у городского берега расположена на пристанском участке, вниз от приемника городского водопровода.

Зимовка небезопасная, так как никакого прикрытия для судов здесь нет. Но ввиду того, что главная масса, и к тому же довольно слабого на этом плесе, льда идет коренной Волгой, суда же стоят в Сенной воложке, аварии здесь бывают очень редко.

Берег в районе зимовки крутой и приглубый.

Зимуют главным образом дебаркадеры и мелкие порожние суда местных владельцев.

2. Зимовка за луговыми песками, расположена на 3 версты ниже городской зимовки, представляет небольшой, безопасный для стоянки судов, затон, укрытый от волжского льда высоким песчаным побочнем. К неудобствам зимовки нужно отнести ее оторванность от населенных пунктов и затопляемость берегов весною.

Ближайший населенный пункт—Попомянковский хутор отстоит на $1^1/_2$ версты вверх от зимовки. Здесь зимуют главным образом крупные суда: дебаркадеры и баржи.

Как затон убежище, зимовку за луговым Черноярским песком можно рекомендовать для запоздалого небольшого каравана.

Число зимующих судов в Черноярских зимовках, без подразделения по пунктам приводится в нижеследующей таблице:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1888	5	1	4	10	1903	—	1	10	11
1889	—	—	—	—	1904	—	1	6	7
1890	—	—	—	—	1905	—	1	5	6
1891	2	4	3	9	1906	—	5	—	5
1892	—	—	13	13	1907	—	—	6	6
1893	—	—	16	16	1908	—	1	—	1
1894	—	5	6	11	1909	—	2	—	2
1895	2	1	3	6	1910	—	4	6	10
1896	—	—	—	—	1911	—	—	6	6
1897	—	—	—	—	1912	—	—	6	6
1898	—	—	3	3	1913	2	—	4	6
1899	—	—	8	8	1914	—	2	2	4
1900	—	—	7	7	1915	—	—	2	2
1901	—	3	5	8	1916	2	—	5	7
1902	—	8	—	8					

Вниз от Черноярских зимовок на 25 верст ставятся иногда 1—3 судна у **села Соляное Займище**.

Зимовка эта опасная. Весной 1907 года льдом срезало здесь два судна.

Число зимовавших у с. Соляное Займище судов:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1899	—	—	1	1	1908	—	1	—	1
1900	—	—	—	—	1909	—	1	—	1
1901	—	—	3	3	1910	—	—	1	1
1902	—	1	—	1	1911	—	1	—	1
1903	—	—	3	3	1912	—	—	1	1
1904	—	—	1	1	1913	—	—	1	1
1905	—	—	1	1	1914	—	—	2	2
1906	—	—	—	—	1915	—	—	1	1
1907	—	—	3	3	1916	1	—	1	2

Зимовка у с. Никольского.

Зимовка у с. Никольского. Расположена около правого берега р. Волги, на $1^1/_2$ версты ниже с Никольского, в полпути между Астраханью и Царицыном.

Зимовка, повидимому, безопасная, т. к. хотя она и открыта со стороны стрежня, аварий здесь не зарегистрировано.

От прямого попадания льда зимовка хорошо защищена главным выступающим в реку береговым откосом.

Глубина зимовочной площади при средне-низком горизонте колеблется от 8 до 25 четвертей.

Никаких оборудований при зимовке не имеется. Команда обычно размещается в с. Никольском. Там же имеются и противопожарные средства.

Зимуют здесь преимущественно местные пристани в числе 3—4 и мелкие суда типа асланок, рыбниц, косоуш местных промышленников. В некоторые годы количество зимующего каравана достигло 30 и более судов, причем большая часть его приходилась на мелкие суда—рыбницы.

Паровые суда зимуют редко—когда их в плесе застигает ледоход.

Сведения о зимовке у с. Никольского в делах быв. Округа п. с. начинаются 1888 годом.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1888	1	1	15	17	1903	—	20	6	26
1889	4	—	4	8	1904	—	—	17	17
1890	—	—	—	—	1905	—	—	30	30
1891	2	2	—	4	1906	—	27	—	27
1892	—	—	23	23	1907	—	—	19	19
1893	—	—	10	10	1908	—	20	—	20
1894	—	—	—	—	1909	—	31	1	32
1895	—	—	3	3	1910	—	27	5	32
1896	—	—	—	—	1911	—	34	—	34
1897	—	—	—	—	1912	—	—	21	21
1898	—	—	8	8	1913	—	—	24	24
1899	—	—	12	12	1914	2	5	24	31
1900	—	—	23	23	1915	1	—	24	25
1901	—	—	23	23	1916	—	—	23	23
1902	—	—	28	28					

Зимовка у с. Никольского одна из крупных на этом плесе; вниз по реке до Астраханского порта уже нет более зимовок, притягивающих к себе осенью такое количество судов, как Никольская.

Из зимовок же более или менее второстепенного значения, где все же суда становятся в зиму почти ежегодно, можно отметить следующие:

Зимовка при ст. Ветлянской.

Зимовка при ст. Ветлянской у правого берега при станице. Зимует местный дебаркадер и суда обслуживающие перевозную пристань.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1889	1	—	1	2	1903	—	—	1	1
1890	—	—	—	—	1904	—	—	1	1
1891	—	—	—	—	1905	—	—	3	3
1892	—	—	—	—	1906	—	1	1	2
1893	—	—	—	—	1907	—	—	1	1
1894	—	—	—	—	1908	—	2	—	2
1895	—	—	—	—	1909	—	—	2	2
1896	—	—	—	—	1910	—	1	2	3
1897	—	—	—	—	1911	—	1	—	1
1898	—	—	—	—	1912	—	—	—	—
1899	—	—	—	—	1913	—	—	1	1
1900	—	—	1	1	1914	—	—	3	3
1901	—	—	—	—	1915	1	—	1	2
1902	—	—	1	1	1916	1	—	1	2

Против станицы на Ветлянском острове имеется хороший затон—убежище. Весной 1911 года со стороны коренной Волги в защитной косе затона промыло прорву. Ныне зимовка эта непригодна.

Зимовка у ст. Копановской.

Зимовка у ст. Копановской расположена около правого берега, около станицы, в Копановской воложке.

Зимовка опасная, так как никакого укрытия от льда не имеет.

Караван ставится здесь в очень ограниченном количестве и не ежегодно:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.	
1889	—	—	2	2
1890	—	—	—	—
1891	1	2	—	3
1892	—	—	—	—
1893	—	—	—	—
1894	—	—	—	—
1895	—	—	—	—
1896	—	—	—	—
1897	—	—	—	—
1898	—	—	—	—
1899	—	—	1	1
1900	—	—	1	1
1901	—	—	—	—
1902	—	—	—	—
1903	—	—	1	1
1904	—	—	1	1
1905	—	—	—	—
1906	—	1	—	1
1907	—	—	1	1
1908	—	1	—	1
1909	—	—	2	2
1910	—	—	1	1
1911	—	1	—	1
1912	—	—	—	—
1913	—	—	1	1
1914	2	—	1	3
1915	1	—	1	2
1916	1	—	1	2

Зимовка у Екатериновки, расположена у правого берега коренной Волги на острове Екатерининском при Недорезовской ватаге.

Суда стоят в ерике в полной безопасности от ледохода. Зимуют здесь главным образом рыбницы и местная пристань.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.	
1896	—	—	4	4
1897	—	—	—	—
1898	—	—	3	3
1899 1900	Сведений нет.			
1901	—	—	7	4
1902	—	—	2	2
1903	—	—	2	2
1904	—	—	5	5
1905	—	—	10	10
1906	—	—	11	11
1907	—	—	10	10
1908	—	—	9	9
1909	—	—	—	—
1910	—	—	10	10
1911	—	—	14	14
1912	Сведений нет.			
1913	—	—	15	15
1914	—	—	—	—
1915	—	—	—	—
1916	1	—	1	2

Иногда небольшие караваны зимуют также около **хутора Селитряного** и **при истоке** судоходного **рукава Бузана.**

Говоря вообще о зимовочных укрытиях на этом участке реки нужно отметить, что главную опасность каравану здесь представляет осенью ледоход, укрыться от которого не так уже трудно, тем более, что плес этот изобилует ериками и сравнительно густо населен. Весенний же лед, в виду его слабости, опасности серьезной для каравана не представляет.

Начиная от рукава Бузана и далее вниз до Взморья зимующий на Волге речной и морской караван распыляется по многочисленным рукавам и ерикам.

Главная же масса его сосредоточивается в районе Астраханского порта.

ЗИМОВКА АСТРАХАНСКОГО ПОРТА.

Конечный водный путь нашей великой речной артерии— Астрахань занимает первое место по грузообороту среди всех остальных пристаней Волжского бассейна, да и не только Волжского, а и всех вообще речных портов Страны, будучи по своему положению связующим звеном между Европой и Азией, Астрахань в то-же время является крупным торговым пунктом, посредником товарообмена. Наконец, близость громадного Бакинского нефтяного района и богатство устьевого и морского рыбного промысла, ставят Астрахань на видное место в промышленной жизни России. Все эти условия собирают в Астрахань ежегодно громадное количество товаров. Грузооборот Астраханского порта достигает 434 миллионов пудов, при чем главная масса грузов падает на нефтяные продукты, до 90%. Как конечный пункт речного судоходства Астрахань служит передатчиком грузов с морских судов на речные и наоборот.

Естественно поэтому, что около Астраханского порта и вообще устьевого участка Волги сбирается громадный караван судов всех видов, для размещения которых по затонам и укрытиям потребовалась бы очень большая зимовочная площадь.

Достаточно сказать, что количество зимующего каравана от Астрахани до Взморья достигало иногда 7 тысяч судов. Однако совокупность местных условий не требует для ставших здесь на зиму караванов особых укрытий и собственно только этим условием и разрешается зимовочный вопрос у Астрахани.

Астраханские зимовки раскинулись по Волге и выходящим от нее рукавам на 20-верстном протяжении.

Суда группируются около своих пристаней и удерживаются от натиска льда на якорях.

Безопасными зимовками являются только те, которые располагаются по небольшим протокам, где фазы ледохода проходят спокойнее, да Адмиралтейский и Золотой затоны. Все прочие зимовки относительно опасные и, главным образом, в период осеннего льда.

Убытки от аварии в низовых зимовках, в частности Астраханских, бывают почти ежегодно, причем в некоторые годы они достигли громадных размеров. В 1885 году, например, срезало льдом около 50 шхун и барж; в 1888 году снова получили аварии 17 парусных шхун и 22 баржи *).

*) „Астраханский листок" за 1894 г. № 265.

ЗИМОВКА у г. АСТРАХАНИ.

К сожаленню сведения об Астраханских и вообще низовых зимовках в делах бывш. Округа п. с., крайне скудны. Оторванность края от Центра в этом отношении давала себя чувствовать особенно сильно. Частичные, далеко неполные, сведения о судовых авариях от ледохода у Астрахани, да и то только за более поздние годы приводятся в таблице:

Год	Весна или осень	Число судов	Размер убытка (в руб.)	Примечание
1906	Весна	2	180	У г. Астрахани.
1908	Осень	2	1650	
1909	Весна	1	900	
1901	„	1	Неизв.	
1905	Осень	11	2567	У Атаманской стан.
1908	„	2	500 *)	Убыток от аварии 1 судна неизвестен.
1905	Осень	2	615	У Заячьего острова.
1906	Весна	1	500	

Несомненно, подобных аварий здесь гораздо больше, а размеры убытков от них огромны. Можно хотя бы указать на особенно несчастливый для Астраханского порта в этом отношении 1894 год: убытки, нанесенные осенним ладоходом в этом году исчислялись волжской прессой в миллионы рублей *).

Не мало аварийных случаев во время ледохода надо отнести еще и за счет халатности судовщиков. Как мы уже отмечали, низовый лед далеко не обладает такой всесокрушающей силой, как верховый: при надежной учалке и рациональном размещении судов, ледоход для них был бы не страшен; в действительности же суда стоящие в несколько пыжей удерживаются на месте, не каждый на своем якоре, а на одном якоре стоят две иногда и три баржи. Срываясь с места такие баржи, наплывая на соседние, увеличивают размеры аварий и такие картины здесь можно наблюдать довольно часто.

Жилищный вопрос в Астраханских зимовках не имеет такой остроты, какая наблюдается в верховых, так как почти все они расположены близ населенных пунктов. Тоже можно сказать и в отношении ремонта судов.

Данные о числе зимующих у г. Астрахани судов имеющиеся в делах архива Округа п. с., начинаются повидимому, только 1870 годом.

*) „Самарская газета“ за 1894 год № 248.

В нижеприведенных таблицах даются сведения лишь о судах, место зимовки которых не вызывает сомнения.

I. Таблица количества судов, зимовавших у г. Астрахани:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1870	32	—	624	656	1894	66		97	163
1871	23	—	613	636	1895	Сведений нет.			
1872	28	—	635	663	1896				
1873	44	—	348	392	1897				
1874	38	—	360	398	1898				
1875	45	—	377	422	1899				
1876	33	—	280	313	1900				
1877	44	—	349	393	1901				
1878	50	—	338	388	1902				
1879	55	—	384	439	1903				
1880	88	—	433	521	1904	473	38	2841	3352
1881	91	—	561	652	1905	446	43	1917	2406
1882	118	—	629	747	1906	402	46	2284	2732
1883	50	—	411	461	1907	341	2083		2424
1884	34	—	76	110	1908	339	706		1045
1885	31	—	60	91	1909	496	42	2180	2718
1886	38	—	76	114	1910	373	34	582	989
1887	Сведений нет.				1911	459	83	803	1345
1888					1912	422	27	2052	2501
1889	33	1	110	144	1913	596	8	3164	3765
1890	43	—	176	219	1914	553	45	2857	3455
1891	44	2	187	233	1915	655	11	787	1453
1892-3	Сведений нет.				1916	720	47	4985	5752

В эту таблицу входят, судя по указаниям за некоторые годы, суда стоящие зимою у городских пристаней, на форпосте, в р. Цареве, Золотом и Адмиралтейском затонах.

Из других более или менее крупных зимовочных пунктов около г. Астрахани можно отметить—у правого берега, у так называемого **Заячьего острова**, на месте летней стоянки порожнего нефтяного каравана.

II. Таблица зимовавших судов у Заячьего острова:

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1889	—	11	8	19	1903	35	24	139	198
1890	12	31	55	98	1904	Сведений нет.			
1891	4	30	64	98	1905				
1892	9	38	50	97	1906				
1893	14	17	64	95	1907				
1894	21	19	94	134	1908				
1895	28	19	103	150	1909				
1896	23	24	104	151	1910	45	—	65	110
1897	21	16	114	151	1911	Сведений нет.			
1898	21	14	121	156	1912				
1899	31	13	161	205	1913	4	—	18	22
1900	24	17	138	179	1914	70	17	172	259
1901	30	1	207	238	1915	56	—	104	160
1902	28	6	120	154	1916	64	—	145	209

Можно отметить также ежегодное скопление судов на зиму около **острова Карожнаго,** на 6 верст ниже гор. Астрахани, у левого берега реки.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1894	12	8	75	95	1906	Сведений нет.			
1895	18	8	49	75	1907				
1896	23	4	55	82	1908				
1897	19	6	54	79	1909				
1898	19	5	8	32	1910	28	—	66	94
1899	20	—	—	20	1911	Сведений нет.			
1900	29	37	107	173	1912				
1901	25	8	118	151	1913				
1902	26	11	107	144	1914	42	4	86	132
1903	33	4	144	181	1915	34	—	18	52
1904	Сведений нет.				1916	46	—	74	120
1905									

Кроме перечисленных Астраханских зимовок много каравана бывает разбросано по рукавам и ерикам Волжской дельты. Из таких зимовок назовем стоянку **в р. Бузане**; за последние годы здесь зимовало от 3 до 165 судов.

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож.	
1910	—	10	3	13	1914	—	9	156	165
1911	—	4	5	9	1915	—	24	11	35
1912	—	15	—	15	1916	8	2	10	20
1913	—	3	123	126					

В рукавах **Большая** и **Кривая Болда** группируется довольно большой караван, главным образом, в районе близко соприкасающемся с Астраханью.

Сведения о количестве зимующего в этих двух пунктах каравана приводим только за позднейшие годы:

Кривая Болда. **Большая Болда.**

Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого	Годы	Паровые суда	Непаровые		Итого
		Груж.	Порож.				Груж.	Порож	
1910	6	—	40	46	1910	37	5	63	105
1911	8	—	—	8	1911	28	8	1	37
1912	8	—	20	28	1912	45	1	63	109
1913	15	—	21	36	1913	41	4	52	97
1914	11	—	29	40	1914	51	—	66	117
1915	10	—	29	39	1915	71	12	63	146
1916	7	5	246	258	1916	99	16	114	229

От Астрахани, выше города, судоходная связь с Каспием идет по двум фарватерам: Бахтемиру и так называемому Белинскому фарватеру, кончающемуся двумя рукавами—Кривой и Большой Болдой, непосредственно выше г. Астрахани. Как на Бахтемире, так и по рукавам Белинского фарватера имеется по несколько зимовочных укрытий, главным образом, около ватаг и рыбачьих сел., из коих наиболее крупным можно назвать с. Харбай и на взморье при пос. Оля, с. Макове и др.

Оглавление.

	Стр.
Затон Устье Старой Камы (Переволоки)	1.
Спасский Затон	4.
Зимовка у г. Тетюш	7.
Балымерская зимовка	10.
Зимовки в районе гор. Симбирска:	
1. Палицинская или Часовенная воложка	13.
2. Зимовка у г. Симбирска	17.
3. Затон Кривая Чувича	19.
Криушинский затон	22.
Подвальский затон	29.
Затон Ставропольская воложка	32.
Затоны и зимовки Самарского порта:	
1. Аннаевский затон	36.
2. Зимовка у городского берега	39.
3. Зимовка в устье р. Самарки	41.
4. Зимовка в Старой бухте	47.
5. Зимовка в Новой бухте	51.
6. Затон Сухая Самарка	57.
7. Поджабный затон	58.
Александровский затон	66.
Зимовка у г. Сызрани	70.
Черный затон	72.
Зимовка около г. Хвалынска	73.
Алексеевский затон	76.
Балаковская гавань	78.
Канинский затон	83.
Зимовка у г. Вольска	85.
Курдюмский затон	90.
Зимовки у г. Саратова:	
1. Тарханский—Саратовский затон	92.
2. Покровская бухта	97.
3. Князевский затон	99.
4. Увекская зимовка	101.
Ровенский затон	108.
Золотовский затон	109.

Стр.

Зимовки у г. Камышина:

1. Зимовка у сл. Николаевской . . . . . 115.
2. Зимовка у г. Камышина . . . . . 115.
3. Затон Разгуляй . . . . . 117.
4. Соляной затон . . . . . 119.

Зимовка у посада Дубовки . . . . . 123.

Зимовки Царицынского порта:

1. Зимовка за Денежным островом. . . . . 126.
2. Зимовка у Городского берега. . . . . 127.
3. Царицынский затон. . . . . 130.

Сарептский затон . . . . . 134.
Чепурниковский затон . . . . . 136.
Владимировский затон. . . . . 138.
Зимовка у Черного Яра. . . . . 141.
Зимовка Астраханского порта . . . . . 146.

Р. В. Ц.—Казань. Тираж 200 экз.